

BELVEDERE

MERIDIONALE



A JGYTF TÖRTÉNÉSZHALLGATÓINAK LAPJA VI. évfolyam, 3-4. szám

Merénylet!



Vasúttörténeti rovatunkban, a 27–35. oldalakon a biatorbágyi merénylet eseményeit is idézzük.

MCMXCIV
szeptember–október

BELVEDERE

A JGYTF TÖRTÉNESZHALLGATÓINAK LAPJA

Főszerkesztő: NAGY TAMÁS

Szerkesztők: FARKAS ISTVÁN, HEVESI ISTVÁN, JANCÁS CSABA

Munkatársak: BASA ISTVÁN, KÁKONYI GELLÉRT, KÓSA KINGA,

MAJZIK ANDREA, TÓTH ANDREA

Alapította: ANNUS GÁBOR

Terjesztésgondozás: KLUCSIK ÁRPÁD, SIMÓ BALÁZS,

SZEBENYI NÁNDOR

Fényszedés: ARADI ZSUZSA

Technikai szerkesztő: NYERGES ZSOLT

**Számunk a JGYTF Hallgatói Önkormányzat
támogatásával készült.**

Kiadja a JGYTF Történettudományi Tanszéke.

Felelős kiadó: dr. Szegfű László.

Megjelenik 750 példányban.

Nyomás: Délmagyarország Kft.

Tartalom

Szegfű László: In memoriam Benda Kálmán	4
Egykori és mai tanárunk	
Lectori salutem. Karácsonyi Bélával az interjút Tóth Andrea készítette.	6
Hajdani vármegyéink	
Vas (írta: Nagy Tamás)	10
A síneken	
Lázár Adrienn: A Cegléd-Szeged vasútvonal története	15
Hevesi István: Korrupciók és gründolások: a vasút államosítása	17
Majzik Andrea: Trianon és a magyar vasút	19
Jancsák Csaba: A magyar vasúti hídépítés történetének vázlata. A szolnoki fahídtól a sinkai vasbeton viaduktig.	23
Nagy Tamás: Merénylet!	27
Nagy Tamás: InterCityk egyvágányon	36
Loki-téka	
MÁV Vontatójármű Album – (1993)	39
Vasúthistória Évkönyv – 1993	41
(Az ismertetéseket Nagy Tamás készítette)	
Anekdotakincs	
(Adomazgda: Farkas István)	44
Antik	
Virágos Gábor: A római kardok importja a Barbaricumba	45
Kákonyi Gellért: Történelemből – mese: Asterix és Vercingetorix	49
Referátumok	
Basa István: A dél-erdélyi bolgár-szláv állam kérdései. A Keán-probléma.	52
Kósa Kinga: Kizil Elma. A török kori Eger városképe.	55
Jancsák Csaba: Élet és fája	60
Parthlscum	
Majzik Andrea: „...kinyeret, mög a bélit...”	63
Majzik Andrea: Száz éve született Aba-Novák Vilmos	65
Pihenő	
Galgóczi László: Káromkodó eleink (2. rész)	68
Jancsák Csaba: Az olvasástanítás története	69
Hevesi István: Házalóból – farmergyáros	74
Ajánlat	
Kossuth Lajos emlékkiállítás a Nemzeti Múzeumban	76
Téka	
Ormos Mária: Hitler. <i>Bolond vagy zseni?</i> – Zakar Péter	78
Magyar Zsidó Levéltári Repertórium – Jancsák Csaba	80
Háború és 49 év béke – Basa István	81
Michel Le Bris: Az aranyláz – Hevesi István	81

In memoriam Benda Kálmán

Alig néhány hónapja, hogy intézményünk és tanszékünk címzetes főiskolai tanáraként körünkben ünnepelte nyolcvanadik születésnapját, „itt, ahová úgy jött – szavai szerint –, mintha haza menne”, a rá oly jellemző tevékeny, kedélyes bölcsességgel, s amikor féltőn rákérdeztünk, nem vállal-e erején felül túl sokat, vidáman mondta: „Hála Istennek, van tennivalóm elég, de szerencsémre jól bírom magam.”

Alig néhány hónapja,... s íme mára – krónikás stílusban fogalmazva – vigasztalan gyászra fordult egész közösségünk vígassága kedves kollégánk, atyai barátunk és mesterünk halálhírének hallatán.

Dr. Benda Kálmán Nagyváradon született 1913. november 27-én. Családja 1920-ban kényszerűen és talán sorsszerűen is, Budapestre költözött. Itt kezdte tanulmányait, s itt, a Lónyai utcai Református Főgimnáziumban a magas követelményszintű, református öntudattól áthatott, hazafias töltetű történelmi és a színvonalas idegennyelvi képzés eredményeként érlelődött meg benne az elhatározás, hogy történészi pályára lép.

Egyetemi tanulmányait Budapesten és Párizsban végezte, de Berlin és Bécs is állomáshelyei voltak tudásszomja kielégítésének. „A magyar nemzeti hivatástudat története (a XVI–XVII. században)” című doktori értekezését 1937-ben védte meg; ekkor döntött el egy életre, hogy kutatási témaköréül az újkori magyar történelmet választja, különös súllyal nemzeti szabadságküzdelmeinkre.

Történelmi közelmúltunk eseményei őt is sokszor próbára tették: katonáskodása után a Teleki Intézetben dolgozott 1948-ig, majd annak felszámolása után, származása miatt az utcára került, s csak 1953-ban sikerült ismét „szakmaközelben” elhelyezkednie, a református egyház alkalmazta őt levéltárosként. A forradalom idején behívták a Történettudományi Intézetbe igazgatóhelyettesi megbízással, amelyről hamar le kellett köszönnie, de kutatóként maradhatott. Bár 1961-ben megszerezte a kandidátusi fokozatot, mondva csinált politikai ürügyekkel tiltották a katedrától. Hogy őt idézzem: *„az egyetlen hely, ahova meghívtak tanítani, a szegedi főiskola történelem tanszéke volt – 1974-ben: három évig tartottam itt előadásokat. Kaptam egy címzetes főiskolai tanári titulust, és a mai napig ki van írva a nevem az akkori tanszéki szobám ajtajára. Sehova máshova be nem tehettem a lábam, mint tanár, pedig mindig is tanítani szerettem volna.”*

(Sajnos, mindez már a múlté: Dr. Nagy István tanszékvezető főiskolai tanár, aki volt bátor őt meghívni, nyugalomba vonult, a főiskola a „Magister Emeritus” kitüntető címet már csak posztumusz ítélhette oda számára, névtáblája is hamarosan lekerül szobája ajtajáról kényszerű költözködésünk következtében...)

Távozása (1977) után sem szakadt meg kapcsolata tanszékünkkel, évente többször is meglátogatott bennünket – gyakran élete hű társával – és előadásaiba baráti beszélgetésekbe szőtt gondolataival nevelt, tanított bennünket és tanítványainkat is.

A történettudományok doktora fokozatot 1979-ben szerezte meg, s egy év múlva kinevezték az intézetben is osztályvezetőnek, ahonnan három év múltán nyugdíjba ment, de aktivitásán, alkotó lendületén ez mit sem változtatott. Számos magas hazai és külföldi kitüntetésben részesült, majd 1990-ben a Magyar Tudományos Akadémia levelező, 1991-ben rendes tagjává választotta. Az elmúlt esztendőben pedig megbízatások sorát nyerte el:

az Akadémia (II.) Történettudományi Osztályának elnöke, a „Kulturális és történelmi emlékeink feltárása, nyilvántartása és kiadása kutatási főirány” kuratóriumának elnöke, a Károli Gáspár Református Egyetem rektora lett. Minden feladatának maximális igyekezettel tett eleget, mert a sors kezét érezte abban, hogy élete alkonyán szinte egyszerre kapott meg mindent, amit a fatum eddig megtagadott tőle. Szép, egész élettevékenységéhez méltó halála volt. Nagy nemzeti ünnepünk vigíliáján látszólag jó egészségben, teljes szellemi frissességben, éppen egy kultúrmissziója teljesítéséből érkezett haza, amikor kilépve a repülőgépből szinte pillanatok alatt terítette le őt a zord halál. De a „szép halál” is kimondhatatlan keserűséget, vigasztalan gyászt, óriási űrt jelent a hátramaradottaknak, rokonoknak, barátoknak, ismerősöknek.

Temetjük Őt, a kiváló tudóst, a nagyműveltségű tanárt, a nagyszerű barátot, de ahogyan Gárdonyi sírkövére vésték, az övére is felírható: „Csak a teste!”. Mert a szelleme, személyes példája, feledhetetlen emléke mindörökre itt él szívünkben.

Isten nyugosztaljon örök békességben, kedves Marci bátyánk!

Si tibi terra levis.

Dr. Szegfű László
tanszékvezető főiskolai tanár



Benda Kálmán temetése 1994 március 28-án Budapesten, a Farkasréti temetőben

Lectori Salutem

Karácsonyi Béla

Egykori és mai tanárunk

Belvedere Meridionale: – *Tanár Úr, hogyan kezdődött a pályafutása? Hol és miként teltek diákévei?*

Karácsonyi Béla: – 1919. november 1-jén születtem Budapesten. Ugyanitt jártam a fasori evangélikus gimnáziumba. Nagyon liberális szellemű iskola volt, s egy igen jó osztályba volt szerencsém járni. Abban az évben, amikor érettségiztünk – ez 1937-ben volt –, a tanulmányi verseny minden tárgyát az osztály nyerte. Azóta sem történt ilyen!

B. M.: – *Ha visszaemlékezik a középiskolás évekre, nem elevenedik fel egy-egy kedves sztori, amit szívesen osztana meg velünk?*

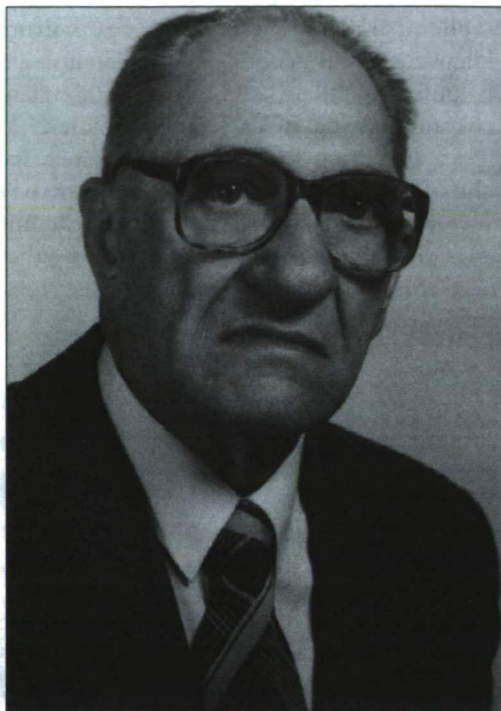
K. B.: – Nem történt velem semmi. Ez az igazság. Teljesen szürke, szabályos az életpályám. Semmi különösen érdekes – a háborút kivéve – nem történt velem. Ez szomorú, de így van!

B. M.: – *A történelem és a latin nyelv szeretete a középiskolában már erős volt?*

K. B.: – A történelmet gyermekkoromtól kezdve szerettem, s a gimnáziumi évek alatt is az érdekelt jobban. Latint kötelességem volt tanulni nyolc éven keresztül heti három órában. De az irodalommal is szívesen foglalkoztam!

B. M.: – *Gondolom annak ellenére, hogy a latin nyelv nem tartozott a kedvencei közé, azért nem hanyagolta el a tanulását, és e tárgyból is jó jegyei születtek!?*

K. B.: – Attól függ! Az az igazság, hogy az első osztályt a Mátyás király Reál-gimnáziumban végeztem, ahol nem volt latintanítás, s mikor átmentem a fasori gimnáziumba, a második osztályba, akkor fél-évkor megbuktam latinból. Egy év hátra-



nyom volt a többiekhez képest, amit aztán lassan sikerült behozni.

B. M.: – *Hogyan vált mégis latin filológussá?*

K. B.: – Kitűnően érettségiztem, ezután jelentkeztem a Pázmány Péter Tudományegyetemre, a mai ELTE elődjére, magyar-történelem szakra. Ám abban az évben nem volt felvétel erre a szakpárra; a történelem mellé földrajzot vagy latint kellett választani. Inkább a latint választottam, de ez kényszer volt.

Az egyetemen történelmet, latint és angolt tanultam. Az első kettőből államvizsgáztam, angolból nem.

Történelemből Szekfü Gyula, Mályusz Elemér, Domanovszky Sándor és

Hajnal István voltak a tanárain. Gyakorlatvezetők pedig Horváth János és Kardos Tibor. Itt már körülbelül egyensúlyban volt az érdeklődésem a két szak között. Másodéves koromtól kezdve könyvtáros voltam a Latin Intézetben, így aztán módom volt jobban megismerni a latin és a görög szakirodalmat. Majd gyakornok s később tanársegéd lettem ugyanitt.

B. M.: – *Az egyetem elvégzése után azonnal tanítani kezdett?*

K. B.: – Végzés után egy ideig nem tudtam elhelyezkedni. 1945 végén kaptam kinevezést a budapesti Zrínyi Miklós Gimnáziumba. Ott csak történelmet tanítottam. Az az időszak nagyon mozgalmas volt, sokat tanítottam a gimnáziumi óraimon kívül is. Munkásoknak rendeztek szakérettségis tanfolyamot, itt is oktattam, valamint a dolgozók gimnáziumában, összesen négy gyárban. Csak történelmet tanítottam ezekben az években. A gimnáziumból átkerültem a Kelet európai Tudományos Intézetbe, s ott lettem a magyar történelmi osztály vezetője. Párhuzamosan kineveztek a Budapesti Pedagógiai Főiskola tanszékvezető tanárává, szintén történelemből. Emellett órákat is adtam az egyetemen. 1950-ig tanítottam a Pedagógiai Főiskolán.

B. M.: – *A Professzor Úr korszaka a magyar középkor, pontosabban a magyar nép történetét kutatja 1526-ig. A főiskolán is csak ezt a kort adta elő?*

K. B.: – Nem. Minden korszkot oktattam, a magyar és az egyetemes történelemből.

B. M.: – *Ez a középkorász profil mikor vált határozottá?*

K. B.: – Tulajdonképpen Szegedre kerülésem óta lett a kutatási területem ez a korszak. Szegedre 1950-ben kerültem mint intézeti tanár, ez a későbbi docens címmel volt egyenlő. Itt, az egyetemen már csak a középkori magyar történelmet tanítottam. Jegyzetet is készítettem belőle.

B. M.: – *Ezt megelőzően, úgy tudom, több tankönyvet is írt.*

K. B.: – Igen, írtam tankönyvet a gimnáziumok és általános iskolák számára is. Az általános iskolások számára készített tankönyvért kaptam a Kossuth-díjat 1949-ben.

B. M.: – *Professzor Úr... Tanár Úr! Történésznek, tanárnak vagy filológusnak érzi magát?*

K. B.: – Mindig pedagógusnak tartottam magam, és azt hiszem, az is vagyok. Mindig is tanár akartam lenni, s ez elég határozottan kísért, de a magyar-történelem szakos pedagógus helyett a latin-történelmes vált valóra, s harmadikként az angol futott.

B. M.: – *Az angol nyelvvel a mai napig is foglalkozik?*

K. B.: – Hogyne, foglalkozom vele állandóan. Ha olvasok, akkor inkább angolul, szépirodalmat.

B. M.: – *Oktatja is a nyelvet?*

K. B.: – Valamikor oktattam az angolt, de most már nem.

B. M.: – *Viszonylag kevés publikációja jelent meg, ellenben sok olyan tanítványa van, aki mint történész vagy mint klasszioka-filológus komoly tudósként van számon tartva a magyar tudományos életben.*

K. B.: – Igaz, a publikálást nem tartottam fontosnak, inkább a diákokat tartottam szem előtt. Mind szakdolgozóként indultak, aztán doktori értekezések születtek, és egy páran tovább jutottak: kandidátussá, a tudományok doktorává váltak. Mindig az volt a mániám, hogy együtt dolgozzunk. Olyan témát adtam a diákjaimnak, ami nekem is új volt és érdekes. Együtt kerestük a forrásokat, s együtt is dolgoztuk fel. A szakdolgozóknak, illetve a doktorálónak minden héten megszabott órában jönni kellett. Ez hétenként két óra volt.

B. M.: – *Tanítványai közül, ha jól tudom, Kristó Gyulával és Szegfű Lászlóval együtt is kutatott.*

K. B.: – Kristó Gyulával a magyar krónikákkal és Csák Máté okleveleivel foglalkoztunk. Szegfű Lászlóval már évtizedek óta Gellértet dolgozzuk fel. A mai napig együtt munkálkodunk a pénteki napokon.

B. M.: – *Kettejük között nem alakult ki valamiféle munkamegosztás? Érttem ez alatt, hogy Szegfű Tanár Úr inkább a történelmi résszel, Béla bácsi pedig a nyelvi résszel foglalkozik.*

K. B.: – Nem, úgy érzem, nem. Mindent együtt csinálunk. Így a jó, nem?

B. M.: – *Szeretném megkérdezni, mi a véleménye a mai magyar középkorkutatásról?*

K. B.: – Nézze, több iskola van, s ezek nincsenek egymással jó viszonyban. Éles nézetkülönbségek vannak a középkorkutatók között. Egy kicsit távol áll tőlem az állásfoglalás, mert már nem foglalkozom ezzel. Már csak latint oktatok. De azt látom, hogy vannak délibábos elméletek!

B. M.: – *A diákok érdeklődési köre, komolysága, illetve tanulási kedve mutat-e változást a Tanár Úr véleménye szerint?*

K. B.: – A diákok mindig egyformák. Az egyetemi diákélet... örök malom. Alapvető különbség a tanrendben van. A Főiskolán nagyon kötött! Nem ártana egy kicsit oldani speciálkollégiumokkal, párhuzamos stúdiumok hallgatásával. Ez a kötöttség a mostani diákokat kissé hátráltatja a tanult szak elmélyítésében.

B. M.: – *Tanár Úr, az eddig megélt hetvenöt év háborúkkal, forradalmakkal,*

rezsimekkel tarkított volt. Soha nem érezte úgy, hogy munkájában hátráltatták?

K. B.: – 1956 rázós volt! Akkor elbocsátottak az egyetemről, ez tartott egy fél évig, de fizetést kaptam... Ez is furcsa dolog volt; nem engedtek dolgozni, de fizetésem volt. Nehéz idő volt – de más értelemben –, mikor az egyetemen voltam docens, emellett meg voltam bízva az egyetemi könyvtár vezetésével. Később csak a könyvtárban dolgoztam, órákat adtam az egyetemen. 1989-ben mentem nyugdíjba az egyetemi könyvtár főigazgatójaként. Ezt a feladatkört 1982. december 1-től láttam el főállásban, előtte körülbelül egy évtizedig a tanítás mellett dolgoztam ebben a minőségben.

B. M.: – *Mi jut eszébe „Manci”-ról?*

K. B.: – A 40-es évek végén Budapesten lebontották az ideiglenes „Manci”-hidat (Kossuth híd). Én ekkor országgyűlési képviselő voltam, és sikerült elintéznem, hogy a híd vasanyagát adják Szegednek. Ebből készítették el a Szegedi Szabadtéri Színház nézőterének állványzatát.

B. M.: – *Mi adott erőt, hogy munkakedve és ereje sohasem hagyta el?*

K. B.: – Azt tartom lényegesnek, hogy az életem folyamán legtöbbször azzal foglalkozhattam, ami érdekelt.

B. M.: – *Mielőtt elindulok, hallgatótársaim nevében is szeretnék egy jó tanácsot kérni, egy olyan útravalót, ami épülésünkre szolgálhat.*

K. B.: – „Omne quod est nimium, vertitur in vitium.” (Minden, ami túlzott, hibává változik.)

Az interjút Tóth Andrea készítette

Karácsonyi Béla válogatott bibliográfiája

Magyar és egyetemes történeti előadások. Jegyzetek a Budapesti Pedagógiai Főiskola hallgatói számára. Bp. 1949–1950.

Magyarország története a honfoglalástól 1526-ig. Ideiglenes (középiskolai) tankönyv. 1. rész. Bp. 1950. 111.

Az 1514-es parasztháború. Bp. 1950. 28.

Magyar történelem az államalapításig. Szeged, 1950–1951. 72. (Egyetemi jegyzet.)

A magyar nép története az Árpád-kor végéig. Szeged, 1952. 206. (Egyetemi jegyzet)

Forradalom és szabadságharc 1848/49. Bp. 1956. 31.

Tanulmányok a Magyar–lengyel krónikáról. Acta Universitatis Szegediensis de Attila József nominate. Acta Historica XVI. Szeged, 1964. 63.

Chronica Hungaro–Polonica. Pars 1. Textus cum varietate lectionum. Acta Universitatis Szegediensis de Attila József nominate. Acta Historica XXVI. Szeged, 1969. 75.

(Kristó Gyulával közösen:) *Diplomata historiam dominii Matthaei de genere*

Chak illustrantia. – Oklevelek a Csák-territórium történetéhez. Universitatis Szegediensis de Attila József nominate. Acta Historica XXXVI. Szeged, 1971. 40.

Jannus Pannonius és a centralizáció. In.: Janus Pannonius. (Tanulmányok.) Szerk. Kardos Tibor és V. Kovács Sándor. Bp. 1975. 93–118. (Memoria saeculorum Hungariae 2.)

Szemelvények Gellért Deliberatio-jából. (Közös fordítás Szegfű Lászlóval.) Világosság, 1976. 2. sz. 97–99.

(Szegfű Lászlóval közösen:) *Nyugati források.* In.: Bevezetés a magyar őstörténet forrásaiba. I:2 (Szerk.: Hajdú Péter–Kristó Gyula–Róna-Tas András.) Bp. 1976. 169–184.

A magyarországi rendiség történetéhez. In.: Fejezetek a régebbi magyar történelemből. Szerk.: Makk Ferenc. Bp. 1981. 135–166.

(Szegfű Lászlóval közösen:) *Gellért püspök: Elmélkedés a tudós Isingrimus számára a három ifjú himnuszáról.* (Negyedik könyv.) In.: A magyar középkor irodalma. (Vál. és jegyz. V. Kovács Sándor.) Bp. 1984. 615–638. (Magyar Remekírók.)

Vas

Hajdani vármegyéink

Comitatus Castriferrei, azaz „Vasvármegye” egykoron a Dunántúl (és így az ország) legnyugatibb megyéje volt. Az országban az elsők között itt épült ki a vármegyei szervezet, amelynek központját ekkor a római múltú Vasváron találjuk. A megye egybeírt alakja még kifejezi a királyi vár mint központ és a hozzátartozó terület (megye) szerves egységét. Vasvártól északra Karakó is várispánsággal rendelkezett.



A történelmi Vas vármegye területe 5035 km² volt. A megyehatár szinte mindenütt a természetes határokat (folyókák, hegységek) követve alakult ki. Így délen: a Mura, Kerka, Zala és Szőce folyók ... Stájerországgal és Zala vármegyével; keleten a Marcal folyó és csatorna mentén Veszprém megyével; északon a Rába, Répce, Ablánc folyók és a Vörös árok által Sopron megyével és Alsó-Ausztriával; nyugaton pedig a Lapincs és Ritschein folyók, valamint a határ patak mentén, Stájerországgal volt határos. Legmagasabb pontja a Szál- vagy Írott-kő (Geschreiben Stein), 883 méter – a Dunántúl legmagasabb hegycsúcsa. A nyugati Pinka-vidék hegyei már az Alpok Wechsel nyúlványaihoz tartoznak; így Felsőőr környékén nem terem meg a szőlő.

Az ősi népességet a Ság-hegy vidékének réz- és Velem bronzkori kultúrája bizonyítja. Bizonyos idő múltán, Kr. u. 10-ben a terület római fennhatóság alá került. A nagy főutak (így a híres borostyán-út) csomópontjában ló- és kocsiváltóhelyből (statio) fejlődött virágzó kolóniává Sabaria. A város emelkedésével a vidék is romanizálódott, így a mai megyének szinte nincs

olyan pontja, ahol ne bukkantak volna az antik kultúra valamely maradványára. Nagy Konstantin idején a fénykorát élő Pannoniát négy részre osztották, és Sabaria lett a nyugati rész (Pannonia prima) székhelye. De a IV. század vége már a hanyatlás időszaka; a szarmaták, majd a hunok benyomulása megpecsételte Pannonia sorsát. Sabaria 445-ben vált Attila fosztogató hunainak martalékává. Alig tíz

vel később a keleti gótok voltak

a környék újabb hódítói. Mintha a sok pusztítás nem lett volna elég, 455. szeptember 7-én – Sigorius szerint – iszonyú földrengés tüntette el azt a keveset, ami a nagyjából húszezer lakosú Sabariából a fegyveres kéz pusztítása után még megmaradt. A longobárdok, később az avarok korszaka következett. 791-ben Nagy Károly a város mellett vívott véres csatában verte meg az avarokat. A frank katonák a szinte lakatlan települést szemlélve adták annak későbbi német nevét: Stein am Anger, azaz kő a réten. A frank birodalom keleti határa volt ez a vidék, és a frankok adófizetőiként a szebb napokra emlékező avarok éldegéltek itt. Egy évszázaddal később Arnulf karintiai herceg Szvatoplukkal csatázott elkeseredetten a nyugat-dunántúli birtokáért, és mire felismerte a magyarokban az igazi veszedelmet, már késő volt; Árpád honfoglalói 898-ban egészen Pettauig hódoltatták e vidéket.

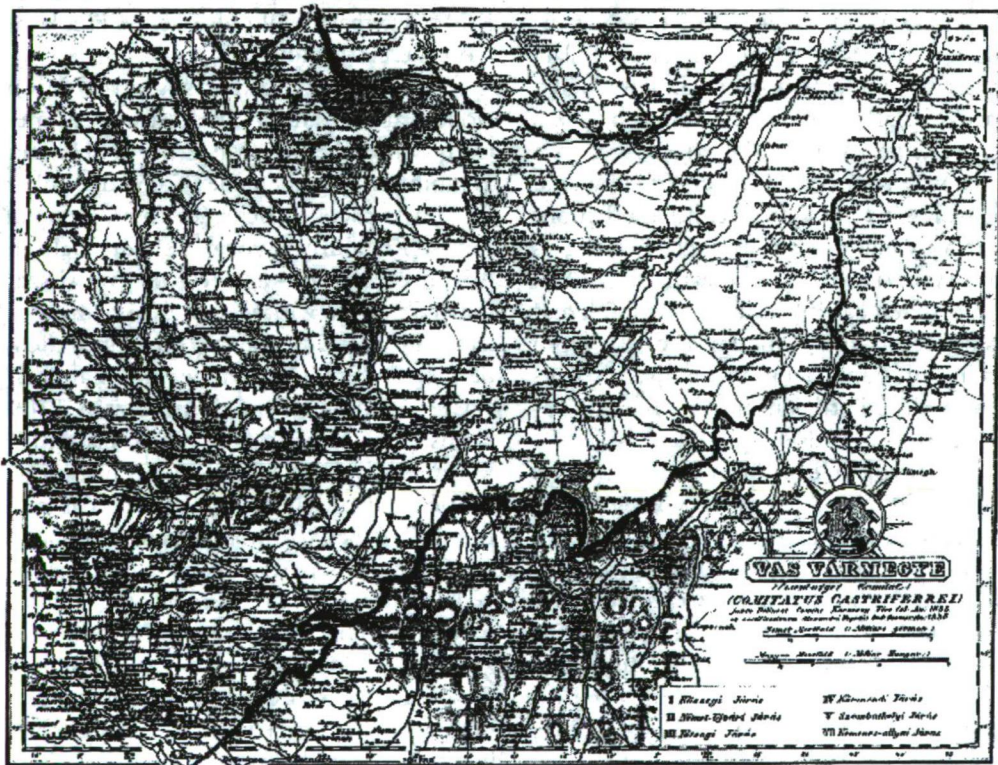
A már említett két várispánság közül Vasvárnak várföldjei voltak a későbbi Zala és Sopron; Karakónak Sopron, Komárom és Veszprém vármegyékben. A harmadik királyi vár, Ikervár a XI. század közepének német támadásai után épült, krónikánk

szerint Salamon és Géza 1073-ban itt kötötték meg – ki tudná megmondani, hányadik – örökbékéjüket.

Az első főúri várát talán éppen az ármanyos Vid emelte, bár a „Szent” mellék-név (a vár helyén napjainkig megmaradt kápolna neve) nem erősíti meg a feltételezést. Wolfer lovag pedig 1157-ben építi meg a határvédelemben oly jelentős Németújvárat. Az egykori Sabaria környéke a XII. század folyamán másodvirágzásnak indult, a település harmadik, immár magyar nyelvű neve (Szombathely) az itt tartott vásárok napjára utal. A folyamatos stájer és cseh támadások miatt (Lipót őgróf és sógora, Borzsivoj cseh herceg 1148-ban Vasvárt is kirabolták) 1141-től II. Géza felszabadított várjobbágyoknak adja a nyugati területeket. II. András Szombathelytől délre nyolc ekealjat adományoz a Ják nemzetségnek, amelynek a század közepén élt tag-

ja, Nagy Márton 1265-re megépítteti a nemzetségi monostor máig világhírű templomát.

Időközben néminemű tatár csorda Szombathelyet és vidékét is kies pusztává változtatta, ez volt a város második tönkretétele. Az éppen csak újjászülető vármegyét, amelynek közigazgatási szervezetében már a nemesek is részt vehettek, 1260 után pedig a belháborúk boldogtalanították. Kőszegi (Németújvári) Iván, a legfőbb pártütő ellen két uralkodó, IV. László és Habsburg Albert osztrák herceg fogott össze. A leleményes „sógor” azonban, miközben a menekülő Ivánt üldözte, a megye nyugati felét elfoglalta. 1289. november 1-jén Kőszeg is a kezére került. A kegyetlen pusztítás a tatárok kihalta után tetőpontjára hágott. A Kőszegiek visszafoglalták birtokaikat, uralmuk egy időben egészen Zágrábig ért –, és király híján maguk is jelöl-



teket állítottak. (Előbb Vencelt, majd Bajor Ottót támogatták.) Károly Róbert hatalma csak 1319-ben tudta a Kőszegieket visszaszorítani, akiknek sehogy sem ment a behódolás: tízévenként (1327, 1336) rendszeresen fellázadtak.

A megye fejlődését jelzi, hogy Vasvár után Kőszeg 1328-ban, Sárvár 1351-ben, Szombathely 1407-ben kapott majdnem teljes szabadságot biztosító kiváltságlevelet.

A megye területe a későbbi évtizedekben is Magyarország felé orientálódó Habsburgok felvonulási területe volt, III. Frigyes 1445-ben Szombathelyig vonult előre, megkaparintotta a szent koronát, de Hunyadi hírneve és húszezres serege egyelőre jobb belátásra bírta. A kormányzót Szombathely városa felszabadítóként üdvözölte. 1459-ben Újlaki Miklós vezetésével az elégedetlen főurak felkelést szerveztek az ifjú Hunyadi Mátyás ellen, és Frigyeset ismerték el királyuknak. Bár Mátyás egy vesztes csata után rendezte sorait, és elűldözte Frigyeset, közben a felvonuló Újlaki elpusztította a királyhoz hű Szombathelyt. Mátyás halála után, még 1490-ben Miksa császár kétszer vonult Magyarországra, és a hadjáratok során Vas vármegyét elfoglalta. Bár trónigényéről egy évvel később lemondott, a nyugat-vasi területeket (Rohonc és Borostyánkő vidéke) megtarthatta. A XV. század végén egyébként két – később kimagasló jelentőségű – főnemesi család lép a történelem színpadára: Németújvár és Kőrmend urai, a Batthyányak, és – Bakócz Tamás révén – az Erdődyek.

A török háborúkból ez a megye is hősiességet vállalt, elég, ha Kőszeg 1532. évi ostromára gondolunk. A század második felében a török a vármegyét már három irányból veszélyeztette, majd a tizenötéves háború során a megye újból harcok színterévé vált. Győr elfoglalása után (1594) Pethe Márton püspök Szombathelyre költözött. Pápa (1594), majd Kanizsa (1600) is elesett, a megyét a

megerősített Kőrmend és Sárvár védte meg a betolakodótól. A török elleni évszázados harc első igazán sorsfordító csatája is Vas megyében zajlott: 1664. augusztus 1-jén – miután a török utánpótlást Kőrmendnél elvágta –, Montecuccoli egyesített európai serege Szentgotthárdnál pürrhoszi győzelmet aratott Köprülü Ahmed hadai felett. A fáradt győzteseknek nem volt kedvük üldözni a visszahúzódó törököt, így a magyaroknak mindörökre sérelmes vasvári béke fegyverszünetét már kilenc nappal a csata után megkötötték – Kőrmenden. Az elégedetlenség miatt a megye nemessége 1683-ban csatlakozott Thökölyhez, és Szombathelyről, Kőszegről élelemmel teli társzekerek indultak a Bécset ostromló törökök táborába. Egy évvel később az átállt nemeseket már börtönben találjuk, ám Eszterházy Pál kijárja nekik Lipótnál az amnesztiát, így nincs akadálya, hogy Batthyány Ádám és Kristóf egymást felülmúlva verjék ki a kontyost szeretett földjükről.

A Rákóczi-szabadságharc idején előbb Károlyi Sándor elvesztette a Vas megyei területeket a jóval erősebb Heister Hannibállal szemben, de 1705. december 31-ig a kurucok – Bezerédj Imre, Bottyán János, Kisfaludy György és Béri Balogh Ádám vezetésével – az egész megyét visszafoglalták. A császáriak évről évre hadjáratokat indítottak a vasi kuruc erősségek ellen, de még Bezerédj oly balszerencsés árulásával sem tudtak sikert elérni. Aztán 1709 júliusában a kuruc fogságból szabadult Heister elfoglalta Sümeget, és a kurucok többé nem tudták felszabadítani Vas megyét. 1710-ben Szombathelyen, Rohoncon és Kőszegen a pestisjárvány szinte megtiltotta a lakosságot. Németújvár szülőtte Faludy Ferenc, a Kőszegen élt tudós jezsuita (1704–1779), „hanyagló korának dicsőséggel koszorúzott írója”, aki a rend betiltása után egy rohonci „szociális otthonban” fejezte be munkás életét.

1779. augusztus 20-án, a győri és zágrábi egyházmegye területéből kihalva, Szombathelyen püspökséget állítotptak fel. Felsőszopori Szily Jánost Batthyány József esztergomi érsek, hercegprímás szentelte Szombathely első püspökévé. Az 1785. évi összeírás szerint Vas vármegye hat járásában és Kőszeg szabad királyi városban összesen 188 209 lélek élt.

Kemenesalján bágyadtan süttött a lemenő nap, miközben az egyre rövidebb őszi délutánokon Berzsenyi Dániel (1776–1836) legcsodálatosabb ódáit alkotta. Kölcsey kritikája után már kevésbé verselt, de esztétikai írásai mellett, az ifjú Széchenyi hatására, a mezőgazdaság elmaradottságának okait is összefoglalta. A tudós literátor méltó elismerése volt, hogy az Akadémia 1830-ban első vidéki rendes tagjává választotta.

A reformkori országgyűléseken a Vas vármegyei képviselők – Nitzky János alispán, Ebergényi Benedek, majd Széll Imre –, a vármegye viszonyait szem előtt tartva, nem támogatták mindegyik törvényjavaslatot.

A nemzeti elkötelezettségüket bizonyítja viszont, hogy 1832-ben magyar köriratú pecsét használatát határozta el a közgyűlés; ezen döntésükért a helytartótanács szigorú dorgálásában részesültek. 1837-ben itt is felkarolták Kossuth, Wesselényi és Lovassy ügyét, ám a felirat nem tudta befolyásolni Bécset mértéktelen szigorában.

Aztán 1848 forradalmi napjaiban a megye kiválóságai mindannyian a nemzeti ügy mellé álltak. Néhány forróvérű nemzetőr október 12-én Stájerországig üzte Jellasic hátramaradt csapatait, a Kőszegen feledkezett horvátokat pedig a felkelők koncolták fel. Októberben a megyében 3000 újoncból szervezték meg a 44. és 45. honvédszászlóaljat. December végén azonban Perczel visszavonta seregét, így az osztrákok, Nugent tábornok seregével, ellenállásba nem ütközve foglalták el a me-

gye területét. Ivánkovich János és Balogh Antal még július végén, a szabadságharc nyilvánvaló bukásakor is újabb felkelést szerveztek, de az ötszáz fős csapat Kiscellenél, az ötszörös túlerőt látva, a Bakonyig futott.

Az elnyomatás két évtizedében a megye lassú gazdasági fejlődése bontakozott ki, bár a nagyobb mértéket meghiúsította a tervezett vasútvonalak építésének halogatása. Ebben a korszakban a vasútépítés egy gazdasági fejlődés végeredménye illetve kezdete. Hiába tervezte meg Széchenyi István már 1848-ban a Sopron – Szombathely – Kanizsa – Pécs – Eszék átlós vasútvonalat, ennek Kanizsáig rövidített szakaszához, hosszú, hosszú vajúdas után, csak a hatvanas évek elején láttak hozzá. És hogyan? „A kisajátítás rák léptekkel halad, pedig ezt az 1832/36. 25. tc. törvényesen rendezi... Nem reméljük, mint a Wiener Lloyd, hogy a pálya idén átadható lenne. A halogatás minden pillanata halálos döfés mezőgazdaságunkra” – írta 1864-ben az akkori Pesti Napló. Végül a 167 km hosszú vasútvonalat 1865. szeptember 20-án a Monarchia legjelentősebb magánvasútja, a Déli Vaspálya Társaság nyitotta meg a közforgalomnak. Az első vasi vasút Bük és Acsád között ért a megye területére, délnyugati irányban haladt Szombathelyig, majd délkelet felé haladt Vasváron, Győrváron és Egerváron át a megyehatárig. Az akkor még jelentéktelen szombathelyi állomás akkor vált fontos forgalmi központtá, amikor a Magyar Nyugoti Vasút megépítette vonalait: 1871-72-ben a Győr – Szombathely – Graz, 1872-ben a Székesfehérvár – Kiscell vasútvonalat. (Utóbbi a koronázó városban csatlakozott a Déli Vasút buda-nagykanizsai, Kiscellen a Nyugoti Vasút győr-szombathelyi vonalához.) A fővonalak kiépítése után a mellékvonalak korszaka következett, és ebben a sűrűn lakott Vas megye rendkívül tevékenynek bizonyult. Itt készült el az ország első helyi érdekű vasútvonala,

Szombathelyről Kőszegre (1883), és ezt a következő munkás évtizedekben még sok HÉV átadása követte. (Szombathely – Pinkafő, Kőszeg – Sopron – Pozsony, Sárvár – Zalabér, Szombathely – Rum, Körmend – Németújvár, Körmend – Mura-szombat.) A mindössze négyezer lakosú vasi megyeszékhely (1841) lakossága 1890-ben 16 700, 1914-ben pedig meghaladta a 30 000-et. A csendes püspöki székhely törvényhatósági rangú nyüzsgő nagyvárossá vált, gyárak, iskolák, modern kórház, szállodák, kaszinó, bérpaloták épültek. De nem vesztett jelentőségéből a másik város, Kőszeg sem, sőt Felsőőr, Rohonc, Pinkafő, Szentgotthárd, Körmend, Sárvár, Kiscell és Jánosháza is számottevően fejlődtek. Vas megye volt szülőföldje olyan kiváló közéleti személyiségeknek, mint Horvát Boldizsár hatvanhetes igazságügy-miniszter, Széll Kálmán pénzügyminiszter, később miniszterelnök (akiről még életében Szentgotthárd főterét, Szombathely egyik főutóját nevezte el) vagy Hollán Ernő közlekedési államtitkár. Sajnos, nem feledkezhettünk meg Istóczy Győző rumi képviselő

lőről sem, akinek nevéhez fűződik az első magyarországi antiszemita párt alapításának kétes dicsősége. Acsádon született a századvégi gondolkodásra oly nagy hatást gyakorló Rákosi Jenő, aki a millenium éveiben harmicmillió Magyarországról, és annak húszmillió magyarának közép-európai szupremáciájáról álmodozott. Tette ezt akkor a népszerű lapszerkesztő, színigazgató, drámaíró, amikor szülőföldjének éppen a fele volt csak magyar. (A lakosság egyharmadát tette ki a magyar nyelvet legkevésbé elfogadó németajkú nemzetiség, 13% volt a szlovének, 4,5% a horvátok részaránya.)

Aztán a magyarosító törekvéseket, a nemzetiségek követeléseit végképp elrendezte a maga módján az első világháborút lezáró trianoni békeszerződés. Vas megye területének nyugati része, a felsőőri magyar nyelvszigettel Ausztriához; a Mura-vidék Jugoszláviához került. A megye területe és népessége egyaránt kétharmadára csökkent.

Nagy Tamás

Lázár Adrienn

A síneken

A Cegléd – Szeged vasútvonal története

A Cegléd – Szeged vasútvonal két kezdeményezés hatására jött létre. Az egyik Kecskemét és Nagykőrös részéről, melynek képviselői 1845-ben létrehozták a Cegléd-Kecskeméti fiók ideiglenes választmányát azzal a céllal, hogy a két város közlekedését javítsák, és a városokat az ország tervezett vérkeringésébe bekapcsolják.

November 6-án benyújtottak egy kérvényt a nádorhoz, illetve a Helytartótanácsához, azzal a kéréssel, hogy a fiókvasútjukat egyesítsék Ceglédnél a központi vasúti pályával.

Az engedélyt 1846. június 16-án kapták meg.

A másik kezdeményezés Szegedről indult. A vonalat Kecskemétig óhajtották kiépíteni.

Az első Szegedet érintő vasútépítési tervek már egy, a Duna-Tisza közötti hajózható csatorna kapcsán felmerültek. A Magyar Középponti Vasúti Társaság által tervezett vonal hasonló irányban haladt volna, mint a csatorna, de a községek inkább a vasút építését szorgalmazták.

A társaság végül is kinyilvánította a vasútvonal megépítésével kapcsolatos szándékait, s ennek hatására Szeged város hatósága bejelentette, hogy a Szeged – Kecskemét közötti szakasz megépítéséhez szükséges területeket díjtalanul átadja, és 50,000 Ft-ot ad hozzájárulásul.

1847. március 24-én ifjabb Zichy Ferenc társulati igazgató a helyi érdekeltséget megalakította, a pályaház helyét kijelölte, s megindultak a vonal irányának kitzűzésére vonatkozó munkálatok is.

Eközben az engedély hatására a kecskemétieket is gyűlésre hívták össze. A jegyzőkönyv kilenc pontban fogalmazta meg a társaság és a város közötti megállapodást:

- A vasút Kecskemét város szélétől Kőrösön keresztül Ceglédig vezetendő.
- Az építési határidő: 1848. december 31.
- Vontatási nem: gőzvontatás.



Szegeden 1858-ban a világ első pneumatikus alapozású hidját építették a Tisza fölé, M. Cézanne francia mérnök tervei alapján. Ez a kép néhány évvel az átadás után készült. Érdeklőség, hogy a hid kétvágányú volt, annak ellenére, hogy kétvágányú fővonal azóta sem épült erre felé.

– A szükséges földterületet a városok 1847. február végéig ingyen átadják a vasúttársaságoknak. Ha a vasútpálya megszűnnék, a földterületet a tulajdonosok kapják vissza. A vasút melletti füvet a volt tulajdonosok lekaszállhatják.

– A német nyelv tudása a kinevezés akadálya nem lehet.

Ezekből a pontokból nem sok minden valósult meg. Az 1848-as határidő a Középponti Társaság csődje miatt eltolódott. A német nyelvtudás fontossá vált, mert az abszolutizmus idején minden levelezés németül folyt, és az alkalmazottak is németek voltak.

Az építkezés költségeinek fedezésére a társaság részvényeket bocsátott ki. Kecskemét városa negyven darabot vásárolt.

Az 1847. november 1-jén átadott Pest – Szolnok és 1848. augusztus 20-án kiépített Marchegg – Pozsony vasútvonalak átadása után a Középponti Vasúttársaság pénzkészletei kimerültek. 1850. március 7-én a társaság megépített és épülőfélben lévő vonalait a Császári és Királyi Osztrák Délkeleti Vasúttársaság váltotta meg, s ez a társaság építette meg a Cegléd és Szeged közötti vasútvonalat.

Itt kell megemlítenünk, hogy a Cegléd – Szeged vonal tekintetében az 1848-as elképzelések váltak valóra. Széchenyi 1848. január 25-én az országgyűlés elé terjeszti a „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című tanulmányát. A tanulmány 8. pontja fogalmazza meg a Cegléd-től, Kecskeméten és Félegyházán keresztül Szegedig vezetendő vonal tervét.

A szabadságharc eseményei és a pénzügyi problémák megoldása után az építkezések 1852/53-ban új lendületet vettek. A vonal építését két építészvezetőség irányította:

– ceglédi, Beyer főmérnök által, 1,026 fővel,

– és szegedi székhellyel, Pichl főmérnök 2,024 munkásával.

1853. augusztus 28-án zajlott a műtanrendőri bejárás és próbamenet a Cegléd – Félegyháza vonalon. A vonat a 7,5 magyar mérföld hosszú vonalat 1 óra 18 perc alatt tette meg, ez 45 km/h átlagsebességnek felel meg.

1853. szeptember 3-án a Cegléd – Félegyháza közötti vonalat átadták a forgalomnak. A különvonatot a „Félegyháza” nevű gőzmozdony vontatta. A megépült vonal állomásai:

Körös, Kecskemét, Pákapuszta, Félegyháza.

Kezdetben az akkortájt szokásos közlekedési rend szerint napi egy vonat futott odavissza.

A Félegyháza – Szeged közötti vonalon 1854. március 4-én indul meg a személyszállító próbautazás (a teherforgalmat ideiglenes jelleggel február 14-én már megnyitották.) A vonatot a „Szeged” mozdony vontatta és 1 óra 25 perc alatt ért le Szegedre. Az eseményről a Pesti Napló is beszámolt:

„Hála égnek, valahára megvan, teljesült, mit annyiszor tűztünk erre meg arra a napra. Vasúttársaságunk (sic!) tegnap fényes ünnepéellyel megnyitván, mai nap óta közforgalomban áll használatául...”

1855. január 1-én a Délkeleti Államvasutat is eladta a bécsi kormány, vonalai a Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság (ÁVT, később OMÁV) néven – magánvasútként! – egy osztrák-francia tőkéscsoport tulajdonába került.

1891. január 1-jén a XXV. tc. szerint az OMÁV vonalait államosították, az új tulajdonos a Magyar királyi Államvasutak lett. Bár a pálya nyomvonalát két vágányra tervezték, a közhiedelemmel ellentétben, a Cegléd – Szeged vasútvonalon sohasem épült meg a második vágány. A trianoni békediktátumot követően a vasútvonal elvesztette korábbi jelen-

tőségét. A nehéz 1920-as években a pályát nem korszerűsítették, így hiába közlekedett azon a MÁV akkor leggyorsabb 203 sor. mozdonya. A korszerűsítések után a Cegléd – Félegyháza vonal villamosítására 1980-ban került sor, a Kiskunfélegyháza – Szeged vonal két évvel később kapott felsővezetékét.

A Félegyháza – Szeged, Szeged – Temesvár vonalak összekötésére épült a szegedi Tisza-híd. A vasúti híd ügye sem volt problémamentes. Egyrészt felmerült az a terv, hogy a vasúti hidat ne Szegednél, hanem lejjebb, Kanizsánál építsék meg. Noha ez utóbbi kivitelezése kevesebb költséggel járt volna, a Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztérium Szeged javára döntött, s ezt 1855-ben ki is hirdették a július 15-i község választmányi ülésen. A Tisza-híd megvalósítására az ÁVT 1856-ban egy francia céggel kötött szerződést, a szintén francia M. Cézanne mérnök terveinek megvalósítására. A híd helyére több elképzelés is született:

1. Pesti vasútvonal – Kálvária sgt. – Dugonics tér – Somogyi u. – Tisza – Szőreg felé,
2. A vonal a városon kívül haladna és a Boszorkány-szigetnél ívelné át a Tiszát.

Végül a kivitelezésnél – kisebb módosításokkal – a második terv valósult meg.

Ruzitska Lajos, aki 1957-ben írt a híd építéséről, néhány technikortörténeti érdekességet emel ki:

– A híd alapjait elsőként Európában, légnyomásos módszerrel fektették le.

– A híd építése közben munkahidat is építettek. Az ideiglenes híd facölöpökre épült, s ezen a vasúti forgalom a híd átadása előtt megindulhatott. Az állandó jellegű vasúti hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak. A híd teljes hossza 439 méter, a pálya magassága az 1855. évi legmagasabb vízszint fölé 8 m-rel emelkedett.

A hidat 1944. augusztus 24-én angol légitámadás érte, és a forgalom megszűnt. Helyette egy cölöpökre épült ideiglenes fahídát építettek, melyet azonban a jégzajlás okozta veszélyeztetés miatt rövid időn belül kivontak a forgalomból. Ami ma az eredeti hídból még megvan, szinte elenyésző: a meder fenekén a régi pillérek csöveinek darabjai, a Tisza bal partján a hídfő alapja.

Hevesi István

Korrupciók és gründolások

A vasút államosítása

A magyarországi infrastruktúra kiépítésében fontos és közvetlen szerepet vállalt az állam, s a külföldi tőke zöme is ide áramlott. Az építkezésének két nagy területe volt: az egyik a folyószabályozások, a másik a vasútépítés. Mindkét munkáról elmondható, hogy óriási munkaerőigényekkel pozitívan befolyásolták a munkaerőpiacot.

Magyarország az abszolutizmus korából az osztrák vasutak kiegészítő részét képező vasúthálózatot és az állami kamatbiztosítással egybekötött magánvasutak rendszerét örökölte. A kamatbiztosítási rendszer számos visszaélésre nyújtott lehetőséget, s a kiegyezés utáni években az egész ország hangos volt a különböző vasúti panamák emlegetésétől. Mivel a profitot az állam csekély forgalom és rossz üzletvezetés mellett is biztosította, a vasútépítés kockázat nélküli biztos hasznot jelentő vállalkozás volt, amelyen minél többen



igyekeztek meggazdagodni. Még el sem kezdődött a vasútvonal építése, de a vállalkozásban részt vevő hazai és külföldi tőkések és az engedélyt kijáró politikusok már milliókat kerestek.

Mivel az állam nem biztosított magának megfelelő ellenőrzési és felügyeleti jogot sem a vasútépítés, sem a vállalat gazdálkodása és üzleti politikája felett, a vállalkozók igyekeztek minél nagyobb építési költségeket kimutatni, hogy nagyobb kamatgaranciákat kapjanak, s különböző címeken állandóan előlegekért és segélyekért ostromolták az államot.

Ekkor Lónyay Menyhárt volt a miniszterelnök, aki maga is alapot adott a korrupció és a visszaélések emlegetésére – amit politikai ellenfelei meg is tettek, így távolítván el a politikai porondról a kormányfőt. Híresztelték róla, hogy éppen akkor szerzett Vajdahunyadon erdőségeket, amikor ott a kormány vasgyárat akart építeni, hogy elértéktelenedett vasúti részvényeket vásároltatott össze, mielőtt azokat az állam magasabb árfolyamon magához

váltotta, és hogy a nyíregyháza – ungvári vasutat az ő befolyására vezették saját birtokain keresztül. Ezeket a híreszteléseket megcáfolták, de azok mégis aláásták Lónyay tekintélyét. Lónyayról folytonos birtok- és ingatlanvásárlásai miatt azt képzelték, hogy folytonosan gazdagszik. Halála után azonban kiderült, hogy az áremelkedésre blazírozó spekulációi (Budapesten egy bérház és egy palota építtetése) az 1873-as pénzügyi krach következtében csődbe jutottak, ezzel vagyonát tetemesen csökkentette.

A Lónyay-korszak visszaéléseinek mintapéldánya volt a Magyar Keleti Vasút építése. A vasút megépítésére természetesen a kormány adott engedélyt. Lónyay egyik bizalmasának, Kiss Miklósnak a közvetítésével az angol Waring cég kapott megbízást, amely azt egy részvénytársaságnak adta tovább, amelynek igazgatóságában Lónyay fivére, Lónyay Albert, pénzügyi tanácsadója, Lévy Henrik és néhány előkelő politikus (Horvát Boldizsár és Falk Miksa) is helyet foglalt, és amelynek vezérigazgatója Bottlik ügyvéd, Hollán Ernő államtitkár sógora lett. A társaság részvénytőkéje (a recept szerint) különféle pénzügyi manipulációk következtében nagyrészen elveszett, egy második sorozat elsőbbségi kötvényt kellett kiadni, amelyek érvényességét a megkárosult eredeti részvényesek a képviselőházhoz benyújtott kérvényekben megtámadták, és végre ezeket az elsőbbségi kötvényeket az államnak kellett átvennie. Hasonló visszasságok fordultak elő az Északkeleti Vasútnál, amelynek igazgatóságában nem kisebb személyiségek ültek, mint Sennyei Pál és Tisza Kálmán.

Az 1873-as válság véget vetett a vasútépítési láznak, az 1880-as években pedig már az államvasúti rendszerben indult újra a vasútépítés. Már az állam építette ki az olyan fontos vonalakat, mint a Budapest – Szabadka – Zimoly – Belgrád vonal, vagy a Budapest, Kelenföld – Komárom vonal.

Másrészt Baross Gábor államtitkársága és minisztersége idején államosították a leg súlyosabb anyagi helyzetben lévő vállalatokat (1876-ban a Keleti Vasutat, 1879-ben a Vágvölgyi Vasutat, amelynek fővonala Pozsonyt kötötte össze Nagyszombaton át Trenčsénnel. A magánvállalatok államosításában szerepet játszott az államnak meg nem felelő

tarifapolitika is. (Nagyon drága volt a személy- és teherszállítás egyaránt.) A vasút államosításának egységes koncepciója Baross Gábor államtitkársága (1883–86), majd minisztersége (1886–92) idején alakult ki és valósult meg.

Majzik Andrea

Trianon és a magyar vasút

Az 1919/20. évi békeszerződések jelentős területi változásokat hoztak létre Közép-Európa térképén. A békekonferencia sok területen nem a meghirdetett békecélok és rendezési elvek szerint hajtotta végre a rendezést. Hatalmi, gazdasági, katonai érdekek voltak az irányadók.

Ilyen gazdasági kérdés volt a vasútvonalak szomszédaink által való megszerzésének lehetősége. Ezek az érdekek szemben álltak a korábban kialakult, nemzetek közötti jogi elvekkel. Jellinek Henrik 1920-ban az 1870/71-es francia-német háború békeszerződésére hivatkozik mint jogalapra a vasútelosztás területén. A korábban magánvasutakkal rendelkező Elzász Németországhoz került. Az ott lévő fővasutat 325 millió aranyfrank értékben Németország megvásárolta. A szükséges helyi érdekű vonalat pedig 5%-os járadék alapján bérbe vette. Ebből arra a következtetésre juthatunk, hogy bár a háború következményeiért a háborút viselő állam volt felelős, de a felelősség nem terjed ki a polgárookra, gazdasági intézményekre. A magánjogok messzemenő figyelembevétel kaptak. A nemzetközi jog ezen meghatározása és korábbi érvényesülése szerint a trianoni szerződés határmegállapítása, a vsúttal szembeni eljárása elfogadhatatlannak bizonyult.

Számos – a vasút történetében járatos – személyiség tragédiaként élte meg az 1914-ben 18,933 km hosszú magyar királyi államvasút megcsonkítását. A határmegállapításnál Széchenyi művét érte visszafordíthatatlan pusztítás.

Táblázatok sora készült az eredeti és a megmaradt vasút hosszának megállapításáról, veszteségeink szemléltetésére. Zelovich Károly adatai a következők:

	M. kir. államvasutak	általuk kezelt h. é. v.
1914	8,411 km (44,3%)	10,522 km (55,7%)
		ö.: 18,933 km
1923	3,191.1 km (43,6%)	4,115.7 km (56,4%)
		ö.: 7,306.8 km

A személyvonati teljesítmény 46%-a, az áruforgalom 43%-a maradt Magyarország területén.

A fővonalakat csomópontszerű rendeltetési állomásaik előtt vágták el. A fővonalak közül mindössze kettő maradt sértetlenül: a pusztaszabolcs – börgönd – tapolcai és a székesfehérvár – celledömölki vaspálya. Negyvenkilenc vonalat metszett el az új határ, ebből negyvenkettő nyílt pályán, szántóföldön ért véget. Így az új határok mentén, a pusztában kellett határállomásokat létesíteni.

Milyen szempontok vezettek a Magyarország számára előnytelen vasútcsonkításhoz? A kérdés –, hogy miért ott húzták meg a trianoni határokat, ahol meghúzták –, nem kerülheti el figyelmünket. Egy adott államterületet az államhatalom a közlekedés és a távközlés segítségével tart össze. A modern államok az első világháborúig kiépítették vasúti és távközlési hálózataikat, melyek beépültek az adott államterületbe. Így volt ez Magyarországon illetve a Monarchia esetében is. A vonalak ott épültek, ahol szükség volt rájuk, és ahol gazdaságilag hatékonyan üzemeltethetők voltak. A békeszerződésnek az utódállamoknak ígért területeket és Magyarország vasúthálózatát kellett összeegyeztetnie. A területrendezésnél a történelmileg igazolt sorrenddel ellentétben a vasútvonalak voltak előbb, és ehhez igazították az új államhatárokat. A határmegállapításnál 42%-ban kb. 1,000 kilométer hosszúságban a vasútvonal játszott szerepet.

Romániának az antant hatalmak 1916 augusztusában titkos szerződésben Magyarországnak a Tiszától keletre eső területét ígérték. A területi foglalások és rekvirálások a békeszerződést megelőzően kezdődtek: 1,169 mozdony, 1,578 személy, 527 poggyász és 33,974 teherkocsi került a keleti szomszéd birtokába.

Az Alföld keleti peremén húzódott az ún. vásárvonal. A hegyvidék és síkság termékei cserélődtek itt, forgalmas vásárhelyek alakultak ki. Ezeket utak, vasutak kötötték össze. Ezt az Erdélyt nyugatról megkerülő vonalat kapta Románia. Hogy ennek a fontos vásárvonalnak a lakossága délen vegyes, Nagyváradtól északkeletre tiszta magyar volt, elhanyagolható szempont maradt. A vásárvonal vasútrendszerének funkciója eredetileg Budapest és a periferiák közötti sugaras forgalom levezetése volt, az átlós vonalak kisebb teljesítményű helyi érdekű vonalak voltak. Ezeket a vonalakat a románok elsőrangosították. Ezen kívül közvetlen kapcsolatot létesítettek Románia és Csehszlovákia között. Ez a Magyarországot megkerülő új fővonal (Arad – Nagyvárad – Szatmárnémeti – Királyháza – Máramarossziget – Körösmező – Delatyn – Kolomea – Csernovic) jelentős átmenő forgalmat vont el a MÁV-tól. A határmódosítás közlekedési ellátatlanságot, centrumok nélküli területeket teremtett, különösen Szabolcs-Szatmárban, Biharban és Abaújban.

Összefoglalva az új román államnak szinte tálcán hozták a számára új, optimális vasúthálózatot, és ehhez igazították az államhatárt.

Szomorú érdekességként megemlíthetjük, a kötegyáni állomás megosztását. Az állomás felvételi épülete magyar területen, a raktár román területen található. Egy, a bizottságban résztvevő, ezredes egyszerűen összehajtotta a helyszínrajzot, és a határt a hajtás mentén húzták meg.

A Barcs – Szigetvár – Pécs – Bátaszék – Baja – Szabadka – Horgos – Szeged összekötő vonal pár kilométerre húzódott az 1918/21. évi jugoszláv-magyar katonai demarkációs vonaltól. Szabadkától nyugatra és Szegedtől keletre fonódtak össze azok a vasútvonalak, amelyeken akkor a nyugat-keleti forgalom lebonyolítható volt. Szegedet nem csatlakoztathák el, ezért új Tisza-hidat kellett építeni, hogy biztosítsák a Jugoszlávia és Románia közötti összeköttetést. Az új híd 1921-re Zenta és Csóka között megépült. Ezzel csatlakoztak a Magyarországot délről megkerülő fontos vasúti vonalhoz. Erre vezették a Simplon Expressz egyik ágát is. A másik ágát Belgrádnál csatlakoztatták az Orient Expressz régi útvonalára. Ezzel az expressz vonalát tulajdonképpen korábban gyorsvonatot nem látott vonalra vezették át. Francia, olasz, jugoszláv, román szerződés jött létre – igaz, 1920-ban már meg is szűnt – mely szerint az Orient Expressz tíz évig nem mehet át Budapesten.

A Szabadka környéki vasút szabta határszakasz által elszakított magyarság száma kb. háromszázezer fő. A Zombor – Bajmok – Szabadka – Horgos vonaltól délre, körülbelül

száz kilométer hosszúságban fut a vasút a határral párhuzamosan, túlnyomórészt magyar nyelvterületen.

A Csehszlovákiához került országrészben a vasúthálózat fejlett volt, de földrajzi fekvése nem tette lehetővé a nyugat-keleti irányú összeköttetést, illetve ami volt, az délebbre, magyar területen húzódott. Így vetett szemet az újszülött északi szomszéd a magyar vasút büszkeségére, a (Budapest) – Párkány/Nána – Érsekújvár – Pozsony végig kétvágányú fővonalára, amely Galántáig kizárólag magyarulakta vidéken haladt. A vasút és a Duna mint hajózható folyam roppant csábító haszonnak ígérkezett. Megkapták...

A csehek részére az ún. transzcsehszlovákiai magisztrálé keleti szakasza: Kassa – Csap – Királyháza vált megszerzendő céllá. A legáhítottabb állomás Sátoraljaújhely volt. Ez az állomás nagy vitát okozott a magyar és cseh felek között. A megoldás: magyar állomás, de a hozzátartozó teherpályaudvar Csehszlovákiához került.

A másik szükséges nyugat-keleti összeköttetés Losonc – Fülek – Feled – Sajólánárdfalva – Pelsőc – Rozsnyó – Kassa közötti kapcsolat volt. Mind a Kassa – Csap – Királyháza, mind pedig a Losonc – Kassa fővonal kb. 380 kilométer hosszúságban magyar többségű területen haladt.

A történelmi Magyarország németlakta nyugati sávját, Sopronnal Ausztriának ígérték. Itt nem volt megszállás, a magyar közigazgatás 1921 őszéig a helyén maradt. Sopron népességének 51%-a magyar volt, hovatartozásáról népszavazás döntött. Sopron Magyarországnál maradása kétfelé vágta Burgenlandot, pontosabban a déli Burgenlandba vezető vasútvonalakat. A vasúti átmenőforgalmat ún. peage-szerződéssel sikerült megoldani. Az osztrák-magyar határ az egyetlen korrektül megvont határszakasz, bár a korábban megépült mellékvonalakat ez is lehetetlen módon szabta szét.

Trianon célja az volt, hogy az utódállamoknak juttatandó területek el legyenek látva vasutakkal. Ezen kívül a békeszerződés számos kötelezettsége egyoldalúan Magyarországot terhelte:

268. c.: „...általános kötelezettség, hogy az országgal határos, vagy nem határos hatalmak területéről származó, vagy odarendelt személyek, áruk, vasúti kocsik és a posta részére szabad átmenet engedélyeztetik.”

Magyarországgal szemben forgalmi illetéket alkalmaztak, az átutazó kivándorlókra mindenféle ellenőrzést tiltottak. Minden előny és kedvezmény, amit a magyar ipar és mezőgazdaság nyerhet külföldi árura is érvényes. Új határállomásokat kellett létesíteni és negyvenkilenc vámhivatalt.

Kötelezték a magyar felet arra, hogy a vonalakat, szerelvényeket jó állapotban kell átadniuk, a szükséges javításokat magyar műhelyekben végezzék.

Az utódállamokat nem kötelezték arra, hogy a vasutak személyzetét megtartsák. Ezáltal 299,000 egyén gazdasági léte vált kérdésessé. A beállított jövedelmi veszteség 5%-os tőkésítése mellett 2 milliárd 353 millió korona veszteségnek felel meg. A magánvasutak helyzete valamivel kedvezőbb volt. Ezek a vonalak az engedélyidő tartama alatt tisztán magántulajdont képeztek. A részvénytársaságok maradtak vasútjaik tulajdonosai. Jogalapul az engedélyokmányok szolgáltak. A részvénytársaságok elismerése mint gazdasági és hitelhataálomként szerepelt.

Ebben az időszakban a bankok és részvénytársaságok terén általános tőkeszaporítási törekvések jelentkeztek. Tőke nélkül a nyerstermékek beszerzése, a kereskedelem centralizálása lehetetlen. Nem véletlen tehát a magánvasutak további létezése az új állam területén. Így került külön cikkelyezés alá az Déli Vasút ügye. Ez az 1890-es években szembe

helyezkedett az osztrák kormánnyal, de nem államosíthatták, csak egészében lehetett beváltani. A trianoni szerződés után vonalai négy állam területén futottak. Helyzete megváltozott, de egységes vasútforgalmi és díjszábási feltételeit az érdekelt államtól követelhetette. Foganatósítására a Népszövetség külön bírói fórumot hozott létre, hiszen a darabolás a részvénytársaság tönkretételéhez és a kötvények tőkéje és kamatja megszűnéséhez vezetett volna.

Milyen veszély fenyegette még a MÁV-ot az 1920-as évek elején?

1920. június 4. után elterjedt az a hír, hogy a MÁV-ot egy Halmos Károly nevű ügynök közvetítésével kilencven esztendőre a kormány bérbe akarja adni az antant hatalmak bizonyos pénzcsoportjainak, és 60%-os tiszta jövedelmet is biztosít. Az Egyesült Keresztény Nemzeti Liga tiltakozott, Czákó Adolf műegyetemi tanár gyűlést tervezett a MÁV bérbeadása ellen. 1920. június 19-én a vasutasok és postások gyülekezete – az Új Nemzedék beszámolója szerint – a magyar közlekedési eszközök bérbeadását hazaárulárnak bélyegezte.

A területi, anyagi és egyéb veszteségekről a következő táblázatok adnak képet és összehasonlítási alapot a történelmi Magyarország és a kialakult helyzet viszonya közötti megítéléshez:

A vasúthálózat megcsonkítása

	Összesen	Állami	Magán
Jugoszlávia	3830 km	1378 km	2452 km
Románia	5501 km	2026 km	3475 km
Csehszlovákia	3731 km	1885 km	1846 km
Ausztria	409 km	46 km	363 km
Összesen:	13471 km	5335 km	8136 km

	Hivatalnok és altiszt	Munkás	Eltartottak száma
1914 (21400 km)	76662 fő	70522 fő	310769 fő
1920 (ebből kiesik: 14000 km)	49980 fő	46200 fő	202329 fő

29900 fő gazdasági léte vált kérdésessé.

	Mozdony	Személy	Poggyász	Teher (db)
1913	4949	8718	35371	105837
Elfoglalt területen maradt:	2231	4856	2264	47856
Mo. birtokában maradt volna:	2718	3862	1273	57979
Román rekvirálás:	1169	1578	527	39974

Jancsák Csaba

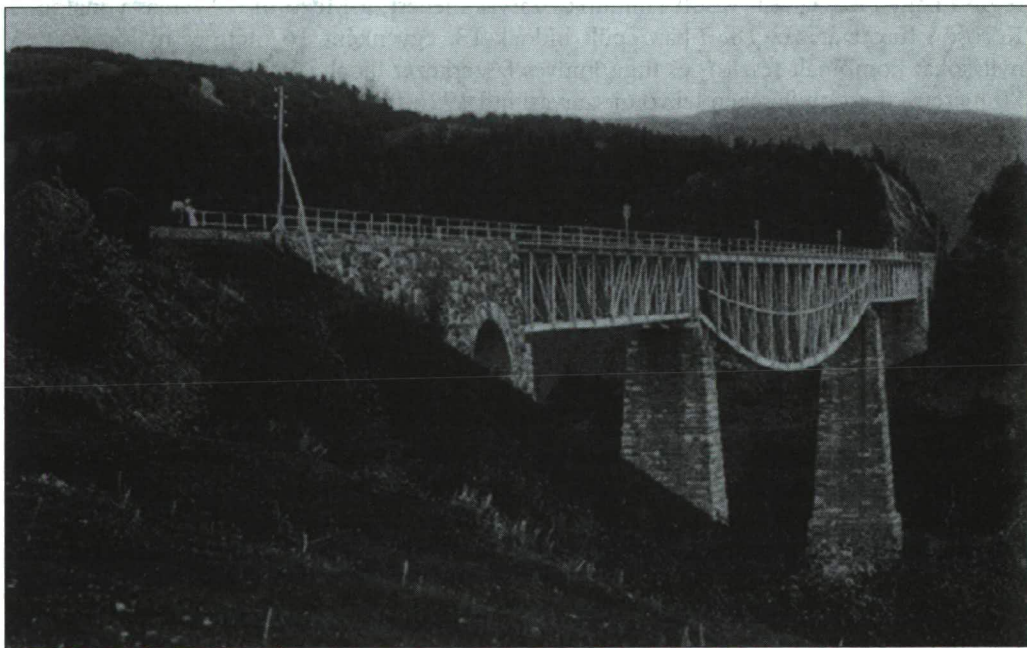
A magyar vasúti hídépítés történetének vázlata

A szolnoki fahídtól a sinkai vasbeton viaduktig

A természet alkotta árkok, folyómedrek, szakadékok áthidalásának gondolata már megjelenésének időszakában foglalkoztathatta az embert. Ha a jelen kor hídépítési módszereit nézzük mindenképpen az úgynevezett gerendahíd a legősibb (most nem térnék ki a csak híd-előzményként felfogott lépkövek alkalmazására). A *gerendahíd* létrejöttéhez elegendő volt egy vihar, mely árkon, patakvölgyön átvetett egy fatörzset. Bonyolultabb szerkesztési készséget kívánt a *függőhíd* megalkotása. Egyes népek még ma is építenek így hidakat, ilyen kor a pályatestet két végénél rögzítik. Fejlettebb változata, ha a híd pályatestét különálló tartókra függesztik, és a tartókat rögzítik az akadály két oldalán. Az *ívhidaknál* a pályatestet a végeire támaszkodó ív illetve ívek tartják. Hogy alsó, középső vagy felsőpályás-e a híd, a pályatest beépítésétől függ.

Méreteik a hidak legfontosabb meghatározói. A folyami hidak nyílásának (a pillérek közrefogta, áthidalással lezárt térköz) adatai (vízszint feletti magassága és szélessége) rendkívül lényegesek a hajózás szempontjából.

Alkalmazásuk szempontjából a közlekedésben vasúti, közúti és közúti-vasúti hidat különböztetünk meg. A vasúti hidak szerkezeti elemei azonosak a fentebb ismertetettel, kialakításuknál azonban (ellentétben a közúti hidakkal) kerülik a pályatest enyhe ívszerű megemelését.



Az 1896-ban elkészült karakói völgyhíd 66 méteres magasságával akkor a magyar vasút legjelentősebb műtárgya volt.

A magyar vasúti hídépítés történetének felvázolása előtt szükségesnek tartom bemutatni a külföldi vasúti hidak néhány igen érdekes egyedét. Első példám az angol vasútépítkezés hőskorából való. Robert Stephenson 1820-ban építette jellegzetes külsínű *tubushídját*, a Holyhead–Chester vasútvonalon, Wales nyugati partjánál. A híd keresztmetszete álló téglatest, melyben mint egy alagútban halad a vonat. Középső pilléreket összekötő tubusszerkezet hossza egyenként 140 méter, tömegük összesen háromezer tonna.

1846–51 között épült *a világ legnagyobb téglafalú hídja*. A ma Németországban álló 74 kőboltozatból, négy emelet magasán álló híd a Göltzsch völgyét szeli át. A rómaiak építette aquaeductok ihletésére született hídról Stephenson a „minden mérnöki alkotóművészetet nélkülöző falazott kötűskő” – kijelentést tette. Ma ezen a hídon halad át a Berlin–München vasút. A budapesti Nyugati pályaudvar tervezője, a francia Gustave Eiffel 1880 és 1884 között építette hazája Truzére folyója fölött *garabiti hídját*. A domborzat okozta kihívásnak kiválóan kiválóan megfelelt híd lenyűgöző méretekkel bír (alatta elférne a Notre Dame a tetejébe épített Vendôme oszloppal): a szekrényyszerű vaspályaszerkezetet két, 62 méter magas, egymástól 178 méterre levő állvány tartja.

A magyarországi vasúti hidak alapanyaga sokáig a fa volt. A fának két igen hátrányos tulajdonsága (korhad, nem tűzbiztos) azonban visszavetette a fahidak építését. *Hazánkban az első fa vasúti híd* 1857-ben a Tiszán, Szolnoknál épült. 19–40 méter nyílású tíz darab ékelt gerendatartós híd volt. 1889-ben Feketeházy János tervei alapján alakították át vasszerkezetűvé. 1909-ben leszakadt. Magyarország *leghosszabb és legnagyobb nyílású fa vasúti hídját* 1887-ben Kál–Kápolna és Kisújszállás között, Kisköre mellett építették. A Tisza medre felett három darab 48 méter hosszú faszerkezet feküdt hatalmas fájármokon, s ehhez két oldalán (az ártereken) 30–30, egyenként tíz méteres kivezető fahídszerkezet csatlakozott, így a híd hossza mintegy 750 méter volt. A fent említett hidak utáni legrégibb nagyobb szabású vasúti fahidunk Szarvas mellett, a Mezőtúr – Szarvas vonalon, a Körösön futott át. Az 1880-ban épült hídnak 13, egyenként 16 méteres nyílása volt. A nyílásokat kombinált feszítő- és függőműves faszerkezet hidalta át. (A Körös medre fölött 70 méterre, betonpilléreken fekvő új szarvasi híd 1926-ban épült meg.)

Hazánkban *betonhíd* alig épült. Ennek okát abban lelhetjük meg, hogy sík vidéken nem álott kellő szerkezeti magasság rendelkezésre. A beton készítéséhez románcementet használtak. Első cementgyárunk, Nyergesújfalun, 1870-ben kezdte meg a működést. A MÁV vonalán, 1913-ban, Érd mellett épült egyetlen említésre méltó vasúti boltozott betonhidunk. A híd 27 méter támaszközü, háromcsuklós boltozatú, 3,55 méter ívmagasságú.

A kavartvas (régi nevén hegesztett vas) és a nagy szilárdságú acélok előállítása új lendületet adott a hídépítésnek. A vezérszerepet most is Anglia vitte, ahol megépültek az első nagy nyílású lánchidak (erre a korszakra esett a budapesti Lánchíd építése is, melyet Clark Vilmos tervezett). *Az első magyar öntöttvas híd* 1811-ben a Kis-Garam fölött épült. A második, Cézanne francia állami mérnök tervei szerint, a Bach-korszakban, Szegednél. Ez 8 darab 41,4 méteres nyílással hidalta át a Tiszát. A főtartókat a pálya alatt helyezték el, rájuk oszlopok vitték át a terhet. A szegedi vasúti Tisza-hídról Dr. Kossalka János írt főként erőtanai vizsgálatokra épülő tanulmányt (1903). Az 1858-ban épült híd angol légitámadás után vált használhatatlanná a II. világháborúban.

A Károlyváros–Fiume vonalon, Fuzsine község mellett, 1873-ban épült a Licsánka-völgyhíd. A vadregényes tájon, a völgyfenék között 25 méterrel futó, négyszeres rácsoszású híd egyenként 35 méteres nyílásokkal épült. Ezt a hídszerkezetet cserélték fel 1895-ben

egy modern és erős szerkezettel. Ez volt az *első magyarországi hídváltás* (az új híd arra a helyre került, ahol a régi feküdt, a vasútforgalom mégis zavartalan maradt.) Az új vasszerkezetet a híd melletti megfelelő magas faállványokon állították össze és kocsikra helyezve, daruk segítségével húzták be a régi helyére. Az egész művelet nyolc óráig tartott. Kelenföld és Ferencváros állomások között 1877-ben épült az úgynevezett Budapesti Déli Összekötő Vasúti híd, a meder felett négy, egyenként 93,4 méteres nyílással. A szerkezet vasanyaga Belgiumban készült. 1878-79-ben építette a MÁV Gépgyár a zsolnai háromszor 39 méter nyílású Vág-hidat. A gépgyár 1874 óta rendezkedett be vashíd-gyártásra. Ők építették az újvidéki ötnyílású hidat is 1883-ban. Itt a három közbenső támaszköz hossza 92 méter, a szélsőké 75 méter volt.

A hidat a Com. de Five-nevű francia cég tervezte. Az 1889–90 között épült pozsonyi közúti és vasúti híd is Baross Gábor miniszter nagyszabású vasúti politikáját dicséri. A híd pneumatikáját Catry Szaléz építette. Építését Czelikus Aurél, a minisztérium hídosztályának főnöke vezette.

A Csíkszereda – Gyimes vasútvonal mentén 1896-ban épült az első vasúti *ívhíd*. Pályaszintje 66 méter magasságban fekszik. A festői szépségű Karakó-völgyhíd háromnyílású: a középső száz, a két szélső ötven-ötven méteres.

Huszedik századi hídépítésünk első csomópontja az 1908-ban épült bajai Duna-híd. A tervet a MÁV alépipítványi ügyosztálya készítette Szikszay Gerő vázlatai alapján. A négy darab, 100 méteres nyílással rendelkező híd keresztartói a főtartókon szabadon feküdtek. Ekkor érett meg az idő, hogy az alépipítványi ügyosztály megkezdhesse a budapesti déli összekötő vasúti híd régi többszörös rácsozatának kicserélését négy korszerű kéttámaszú szerkezetre (1913, Kölber Ernő és Thoma Frigyes tervei alapján). E hidunkat is a II. világháború pusztította el. Újjáépítését 1945-ben Fáber Gusztáv, két felújítását (1948, 1953) Korányi Imre irányította. Figyelemre méltó jelenség volt, a már születésekor „nagyszabású híd” jelzöt kapott gubacsi híd, melyet a budapesti kereskedelmi és ipari kikötő kormánybiztossága épített, Pesterzsébetnél, a soroksári Dunaágon. Itt tulajdonképpen két hidat építettek egymás mellé, egy közúti és egy kétvágányú vasútít. A két híd belső főtartóit egy pályaszerkezet köti össze, melyre egy harmadik vágányt helyeztek. A konzolos főtartós vasszerkezettel áthidalt meder hídneylése 43,7+52,38+43,7 méter. A budapesti helyiérdekű vasutak (Budapest – Csepel) forgalmát lebonyolító híd vasszerkezetét az Állami Gépgyár, alépipítványát a Zsigmondy-cég készítette. Lényeges haladást jelentett a magyarországi hídépítés történetében a dunaföldvári Duna-híd építése, melynek tervezésére egy 1927-ben kiírt tervpályázat alapján, Dr. Kossalka János, műegyetemi tanár kapott megbízást. A híd 1928 és '30 között épült, többtámaszú, folytatólagos, rácsos főtartókkal. Négynyílású, a középső nyílások támaszköze 133,2 méter, a szélsőké 106,8 méter. Lényeges újítást az jelentett, hogy a vsszerkezetet nagyszilárdságú szilíciumacélból készítették.

Ez a technika azonban nem nyerhetett teret a mélyépítés területén futótűzszerűen terjedő vasbetonnal szemben. A kis- és középnyílású hidak építésének a vasbeton csaknem teljesen kiszorította a vasszerkezeteket (ezt a nagyobb feszítávolsággal és a merészebb ívelésű hidakra való igénnyel magyarázhatjuk). Magyarországon ilyen, nagynyílású *vasbeton ívhidak* először a Brassó – Fogaras vasútvonalon épültek. Épült egy kisebb (40 méter feszítávú) és egy nagyobb, mely a sinkai viadukt néven vonult be a szakirodalomba. Mindkettőt Zielinski Szilárd műegyetemi tanár tervezte. Ez az 1908-ban épült viadukt nemzetközileg elismert csúcsteljesítmény volt. Az egyvágányú híd 1,8 méter távolságra levő két

hosszatartója keresztartóba kötöttek. Hogy a lapokra támaszkodó ívek mozgását a pályaszerkezet ne befolyásolhassa, a kőoszlopos támaszok felett megszakadt a pályaszerkezet. Az írásomat záró híd érdekessége az építtető Schiffer Miksa vállalkozó merészségéből adódott, aki annak ellenére, hogy 1908-ban nem álltak kellő adatok rendelkezésére (a vasbeton újdonság-volta miatt), és a vasutak nem bíztak a vasbeton alkalmazásának biztonságos voltában (ugyanis féltek a vasbetétek rozsdásodásától), megépítette a hidat.

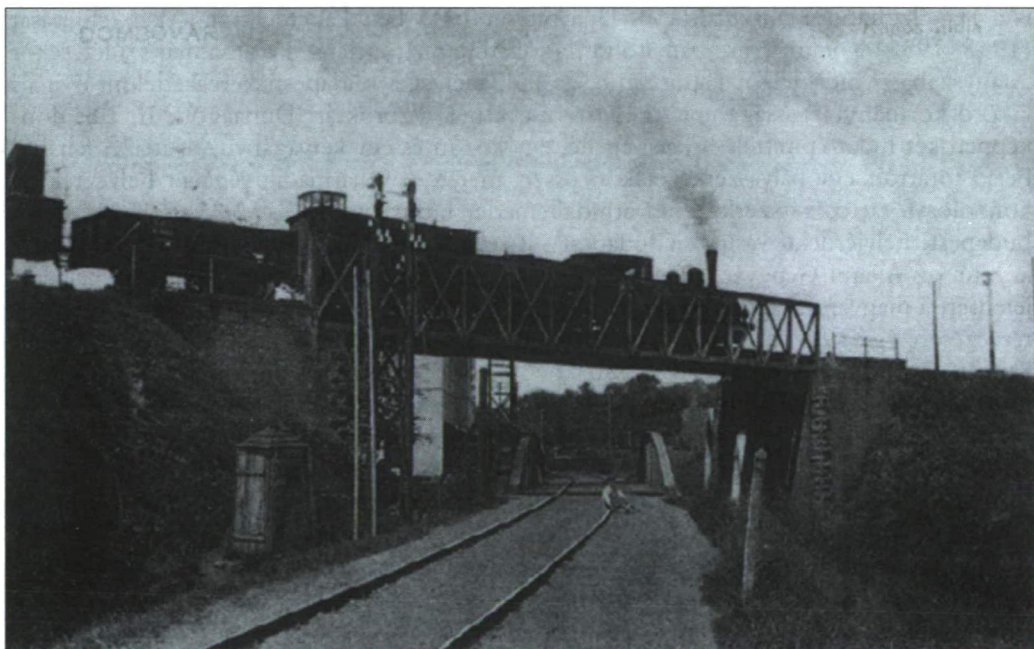
Zárszóként illik megemlítenem azt a két hivaltalt, mely egymás munkáját kiegészítve irányította a magyarországi vasúti hídépítés folyamatát. Maurer Mór kiváló mérnök, 1892-ben szervezte meg a MÁV *hidvizsgáló osztályát*, a próbaterhelések, felülvizsgálatok céljaira. Felállításának közvetlen oka az Eiffel-cég 1891-ben elkövetett katasztrofális hibája volt, mikor is Basel közelében (Mönchsteinban) leszakadt egy általuk tervezett 41 méter nyílású híd s tizenöt ember életét vesztette. (Utólag számos szerkesztési hibát állapítottak meg.) A másik felelős hivatal a MÁV *alépitményi ügyosztálya* volt, ahol a szervező Riedl Károly főfelügyelő vezetése alatt számos kiváló hídépítő mérnök dolgozott, többek között Spitzner József, Richter Károly, Marer Lipót, Fried József.

Felhasznált irodalom

Technikai fejlődésünk története. Szerk.: Ruzitska Lajos. Bp., 1929. 455–459. A Vasúti hidak című fejezetet írta: Rotter Károly.

Dr. Kossalka János: *A szegedi vasúti Tisza-híd.* Bp., 1903.

Magyar műszaki alkotók. Szerk.: Révész Arnold István és Vargha Vilmos. Bp., 1960.



A dombóvári vasúti csomópontban két híd épült. A Bátaszék-Dombóvár (most Dombóvár-alsó) vasút hídja a Kapos folyó felett, a Pécs–Újdombóvár vonal az előbbi vasútvonal felett ívelt át. Utóbbi hídon egy tehervonattal a MÁV 326. sor. mozdonya halad.

Nagy Tamás Merénylet!

1931. szeptember 13-án, alig tizenkét perccel éjfél után, a két világháború közötti időszak legsúlyosabb hazai vasúti szerencsétlensége történt a torbágyi viadukton. A Budapest, Keleti pályaudvarról 23.30-kor indult hagyományos éjszakai bécsi gyorsvonatot vontató gőzmozdony – robbantásos merénylet miatt – kisiklott, és a huszonkilenc méteres mélységbe zuhant, magával rántva a szerelvény első hat kocsiját. A katasztrófa következtében huszonkét személy – közöttük hat vasúti alkalmazott – életét veszítette.

A biatorbágyi merénylet és a hírhedt merénylet, Matuska Szilveszter, nemcsak a vasúttörténet iránt érdeklődők, hanem a korszak majd' minden kutatója számára örökzöld témává vált. Akkor, amikor az események rövid ismertetésére vállalkozunk, tudjuk, hogy szinte semmi újat nem teszünk a „torbágyi halálkatlan” tengernyi irodalmához; mégis – éppen az érdeklődés fenntartása céljából –, szeretnénk újrafogalmazni máig megválaszolatlan kérdéseket.

A vonat

A 10-es számú bécsi gyors ugyanúgy fogalom volt az egykori Monarchia két fővárosa között közlekedők számára, mint a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság (DSA, a Déli Vasút utódja) Nagykanizsán, Szombathelyen és Sopronon át közlekedő „Balaton” nevű gyorsvonata. Igazi nemzetközi vonatnak tűnik a „tízes” (pedig akkor még nem létezett nemzetközi belföldi megkülönböztetés), hisz a bécsi kocsikon kívül közvetlen hálókocsit továbbított Ostende-be, ugyanoda első- és másodosztályú kocsit Bukarestből, illetve egy másik vegyesosztályú kocsit Velencén és Milánón át Genovába. Mint éjszakai vonat, nem törekedett sebességrekordokra (ezt a pályaviszonyok sem tették lehetővé), különben sem volt célszerű hajnal előtt Bécsbe érnie, amikor – amint tudjuk – még a villamosok is alsznak...

Szintén hagyományosan és némileg szükségképpen a vonatot rendszeresen a MÁV 301 sorozatú gőzmozdonya vontatta. (A magyar vasút sohasem bővelkedett nagy teljesítményű és nagy sebességű mozdonyokban.) Aznap este a Keletiben éppen a 301, 001 pályaszámú gőzös, tehát a sorozat legelső példánya tolatott a kocsik elé. A „születésének” huszadik évfordulóját ilyen tragikus körülmények között ünneplő lokomotív építéskor, 1911-ben, Európa egyik legszebb és legnagyobb teljesítményű gőzmozdonyának számított. A próbameneteken rendszeresen 120–140 km/h sebességgel közlekedett. A sorozatból mindössze huszonkét darab készült, de az 1919. évi román megszállás után Magyarországon csak hét darab maradt.

Ez az elit mozdony indult tehát utolsó útjára a Keleti pályaudvarról, 1931. szeptember 12-én, szombat éjjel fél tizenkettőkor.

A helyszín

Torbágy Budapesttől nyugatra, mintegy huszonkét kilométerre, dimbes-dombos vidéken fekszik. A reformkor nagy vasúti vitájában a Duna bal partiak diadalmaskodtak,

így már 1851-ben megvalósult Budapest és Bécs összeköttetése, a Dunakanyar – Érsekújvár – Galánta – Pozsony útvonalon. Ez a vonal a dualizmus korában az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság tulajdonában volt (az 1891. évi államosításig). A fejlődő MÁV-nak egy ezzel konkurens bécsi vasúti összeköttetés szükségeltetett. Ez 1884-ben valósult meg, miután az Osztrák–Magyar Államvasút kölcsönadta a Bruck – Győr – Újszöny vasútvonalat, a MÁV pedig megépítette a folytatást Budapest, Kelenföld pályaudvarig. Utóbbi 90 kilométeres pálya fővonalnak épült, de mellékvonali jelleggel: rengeteg kisvíű kanyar és számottevő emelkedők tették eleve lehetetlené a nagyobb sebességű közlekedést. A vonal egy vágányra épült, de a hatalmas teherforgalom miatt (rövidebb volt, mint a balparti összeköttetés) már a század elején megépítették Győrig a második vágányt is. Jelentős változást itt is a trianoni békediktátum okozott, mivel az elsőrangú vasút az új határok szerint Párkánytól Csehszlovákiához került, és így ez a másodrangú fővonal lett Magyarország legfontosabb vasútvonala. (Lényegében 1927-ben kezdődött az a permanens átépítés és korszerűsítés, amely napjainkig sem fejeződött be. Egy múlt századi mozdonyvezető, a tatai és a komáromi állomásokon kívül, nem jönne rá, hogy merre jár...)

A vasútvonal legnagyobb műtárgya a torbágyi viadukt, amely 40 méter fesztávolsággal, 29 méter legnagyobb magasságban ívelt át egy völgyön. Ezen a szakaszon a tizenegy kanyar miatt csak 70 km/h volt az engedélyezett legnagyobb sebesség. 1931 őszén a vágányok mellett – még felsővezeték nélkül –, de már álltak a tartóoszlopok, hisz egy évvel később Komáromig elkészül a vasútvonal villamosítása.

A merénylet

Tizenkét perccel múlt éjfél, amikor a mozdony, mögötte a tizenkét kocsiban százöt utassal, 69.8 km/h sebességgel* a torbágyi viadukthoz közeledett. A bal vágányon haladt, hisz ekkor még közúton és kétvágányú vasúton egyaránt a menetirány szerinti bal oldalon közlekedtek. Nagyjából húsz méterre a híd előtt a gőzös első futókereke ráfutott a robbanószerkezetre, és ezzel működésbe hozta azt. A sínkorona alatt hétméteres szakaszon elhelyezett robbanószer felrobbant. A mozdony kisiklott, de a bal oldali kerekek a hidakon használatos terelősínekre csúsztak át, a hídon tartva ezzel egy ideig a mozdonyt. A híd azonban balkanyarban épült, így a magatehetetlen jármű jobbra dőlt, és a viadukt közepére hanyódva, áttörte a jelképes szerepű védkorlátot. A mozdony a mögötte lévő osztrák poggyász- és öt személykocsit rántott magával; a hetedik (MÁV harmadosztályú) kocszi vonóhorogja elszakadt, így az utolsó hat kocsi a sínen maradt. A lezuhant öt személykocsiból az első három közlekedett volna Ostende-ig. Ezek közül az első (3. osztályú) ráesett az osztrák poggyázkocsira, és azzal együtt darabokra szakadt. A mögötte lévő háló- és 1-2. osztályú kocsai a középső pillér és a völgyben lévő közúti híd környékére zuhant, utóbbi az oldalára esett. Végül az ötödik (osztrák 1-2. osztály) és a hatodik (osztrák háló) kocsai az első pillér mellett a domboldalra zuhant.

A mozdony kazánja két irányban (előre és hátrafelé) robbant szét, és ezzel Morvay Alajos mozdonyvezető és Nemes Miklós fűtő azonnali halálát okozta.

A pokoli hangra felriadtak Torbágy lakói, és a falu apraja-nagyja a völgyhídhöz sietett. A roncok között néhol tűz pislákol, a levegőben füst gomolygott. A domboldal felől a fájdalom hangjai: jajgatás és üvöltés; a völgyben dermesztő csend...

* A vonat sebességét a szakértői vizsgálat állapította meg. Nagyobb sebességnél nyilván még nagyobb lett volna a pusztulás.

A nyomozás

Elsőként a vasutas tiszt jelentette a hírt a MÁV Vezérigazgatóságnak és a Keleti pályaudvarnak. Röggvest megérkeztek a csendőrök is, vezetőjük már mint nyilvánvaló merényletet üzent meg a katasztrófát feletteseinek. Egy órán belül a Keletibe érkezett Gáman Gábor miniszteri tanácsos, és már kettőkor munkatársaival a helyszínre indult Hétey Imre, a rendőrség politikai osztályvezetője is. Mire odaértek, fáklyák fényében folyt nagy erővel a mentés.

Közben Kroll Ferenc torbágyi vasutas tisztviselő-gyakornok a helyszín biztosítása során a híd előtti utolsó tartóoszlop tövében egy levélborítékot talált. Rajta bizonytalan, számkás írásképpel az alábbi szöveg állt:

„Munkások! Nincs jogotok, hát majd mi kieroszakoljuk a kapitalistákkal szemben. Minden hónapban hallani fogtok rólunk, mert a mi társaink mindenhol otthon vannak. Nincs munkaalkalom, hát majd csinálunk. Mindent a kapitalisták fizetnek meg. Ne féljete, a benzin nem fogy el.

(A fordító)

A vasárnapi lapok nyomdából visszatartott számai már közölhették a szenzációs hírt: „Felrobbantották a kommunisták a biatorbágyi hidat!” (Pesti Napló). A kommunista merénylet verzióját ez a levél szinte bizonyossá tette („Valószínűleg nemzetközi terrorista kommunisták a merénylők” – Az Est, szeptember 15.), és a sajtó feltételezését a rendőrség szóvivői is megerősítették. Ebben az irányban indult meg a nyomozás is.

A merénylet következtében összesen huszonkét személy vesztette életét. A mozdony személyzetén kívül szörnyethalt Gulyás Sándor vonatvezető és Ivanics József kalauz is. Az áldozatok között találunk egy MÁV asztalost, DSA hivatalnokot, londoni kereskedőt és magyar menyasszonyát, belga mérnököt. Életét vesztette a tatabányai jegyző és felesége is. A tizenhét súlyosan sebesült között volt egy hároméves kisfiú és négyéves nővére – Bata-székről. A lapok beszámoltak szerencsés túlélőkről is: például Pálffy-Daun József bicskei földbirtokosról, a szegedi ellenforradalmi tiszti század egykori tagjáról, aki ébredés után a nyitott ajtóban állva fürkészte az éjszakát, hogy a vonat merre jár; észlelve a robbanást – világháborús ösztönrel – a töltés mély, sáros talajára vetette magát. Az egyik fennmaradt kocsi utazott a szeptemberi tanévkezdetre a soproni főiskolások kis csoportja.

A merénylet az egész országban megdöbbenést keltett. Szerre Európába eljutott az iszonyú bűntény híre.

Közben „a rendőrség a helyszínt alaposabban átkutatta”, annak ellenére, hogy a területet egy pillanatra sem zárták le, amit egyébként ilyen súlyos bűnténynél azonnal megtesznek. A levélen kívül megtalálták a robbantásnál használt alkatrészek maradványait: két elemet, vezeték- és csődarabokat (utóbbiba rakták a robbanóanyagot) és a vezeték végére erősített aktatáska- vagy bőrröndzár fémnyelvét. A robbantás körülményeiről úgy nyilatkoztak, hogy az profi szakemberek műve. A sajtó is mindig több merénylőről beszélt. A rendőrség archívumában kommunisták kéziratait vetették egybe a levélen talált írással, és pár nap múlva megállapították, hogy az Leipnik Márton kommunista lakatos-műszerész műve. Az újabb szenzáció nyomán az egész ország Leipniket és bűntársait kereste; a levélíróról csak azt nem tudták, hogy éppen a moszkvai Lenin Akadémián tanulja a forradalom-csinálás tudományát. A Leipnik-variációt már szeptember 18-án megcáfolta Fischof

Gyula ismert írásszakértő, aki szerint a levélen nem Leipnik kézírása található! A rendőrség azonban továbbra is kommunista merénylők után kutatott, és figyelmen kívül hagyott olyan nyilvánvaló analógiát, hogy a nyár folyamán a németországi Jüteborgban is történt egy – a torbágyihoz kísértetiesen hasonló – vasúti merénylet.

Az áldozatoknak dísztemetést rendeztek a Vérmezőn. Az Attila úton néhány munkást előállítottak, mert egy teherautóban utazva, impertinens vihorászásukkal megzavarták a szertartást... Ők azt mondták, hogy egy fékezés után a padlóra pottyantak, és ez okozta a derűtséget.

Szeptember 20-án felújították a rögtönítélő bíróság intézményét, a statáriumot; hivatalosan azzal az indoklással, hogy ilyen szörnyű bűneset ne ismétlődhesen meg („amire egyébként jelek utalnak”). A statárium éle – és ezt a törvényt betervező miniszter sem tagadta – elsősorban a kommunisták ellen irányult. Ennek alapján kivégeztek két magyarországi kommunista vezetőt, Sallai Imrét és Fürst Sándort, 1932 júliusában, már hónapokkal a torbágyi nyomozás lezárása után.

Érdekes, hogy először egy napilap, a Pesti Napló szeptember 19-ei száma veti fel a jüteborgi és a torbágyi merénylet hasonló vonásait.

A merénylő

Néhány eseménytelen hét után, október 10-én az osztrák rendőrség, két ausztriai vasúti merénylet (Ansbach és Neulengbach) elkövetésének alapos gyanúja miatt, őrizetbe vette Matuska Szilveszter magyar állampolgárságú bécsi magánzót. Az osztrák és a magyar rendőrség szeméről csak egészen lassan oszlott el a hályog, hogy Matuska szeptember elején Magyarországon tartózkodott; hogy szeptember 13-án ott volt a merénylet színhelyén; hogy ott – mint könnyű sérült – jelentkezett és beköltöztette magát; de senkinek sem tűnt fel, hogy ahol állítólag utazott (az első 3. osztályú személykocsiban), senki sem maradt életben...

Ekkor már tudták, hogy melyik boltban vásárolt Matuska ekrazitot, melyik budapesti üzletben vette a vízvezeték-csőket. Kiderült, hogy Németországban nyaralt, véletlenül éppen Jüteborgban... Matuska azt bizonygatta, hogy sankt pölteni bányájához kellett neki a robbanóanyag, végzett is ott robbantásokat, de hogy az egész mennyiséget mire használta fel, azt nem tudta megmagyarázni.

Aztán október 12-én este nyolc órakor bevallotta a két súlyosabb merénylet – Jüteborg és Torbágy – elkövetését; az osztrák büntényeket azonban továbbra is tagadta. Beszámolt egy különös idegenről, akiről semmit sem tud, és akit Bergmann-nak nevezett el. Szerinte ez az idegen hipnotizálta őt, hogy a válságos időszak orvoslására nagy feltűnést keltő vasúti merényleteket kövessen el. A pesti rendőrség szerint ezt a mesét a kötélről való félelmében eszelte ki.

Matuskának nemcsak egzaltált személyisége, hanem „tulajdonképpen értelmiségi” származása okozta a közvélemény újabb megrökönyödését.

Egy vegyeskereskedő fiaként született 1892-ben a Bács-Bodrog megyei Csantavéren. Nevelőapja tanácsára elvégezte a tanítóképzőt, de röpké pedagógiai pályafutás után, a 6. gyalogezred tagjaként, máris a szerb fronton találta magát. A lábán megsérült, főhadnagyként leszerelt.

1919-ben szatócsüzletet nyit odahaza, majd Mezőtúron él. A húszas években Pesten két bérházat vesz (miből?); kiadja, majd eladja ezeket. Ezután Bécsbe költözik, és borke-

reskedelemmel foglalkozik –, az általa palackozott borokat „Tigristej” néven hozza forgalomba. Jellegzetes félvilági alak: látszólag úriember, aki iszik, kártyázik, veszít – mégis mindenre marad pénze... Megnőszik, egy kislánya születik. Később megvásárolja a bezárt bányát, az eredeti elképzelés szerint azért, hogy a gépeket jó pénzért eladja. Bányatulajdonosnak adja ki magát, azzal a valószínű szándékkal, hogy a robbanószerkezetek vásárlásakor ne keltsen feltűnést.

A tárgyalás

Hol állítsák Matuskát bíróság elé? Az eredeti sorrend szerint Ausztriában, majd Németországban, végül Magyarországon kellett volna felelnie bűneiért. Németország azonban lemondott a perről Magyarország javára. Ausztria viszont csak azzal a feltétellel adta ki a magyar állampolgárságú, ám bécsi illetőségű Matuskát, hogy halálra ítélni lehet, kivégezni azonban nem.

Felfokozott várakozás előzte meg a merénylet Budapestre érkezését. Megnyugtató rendőri őrizet kellett ahhoz, hogy a vonatról leszálló Matuskát a felháborodott tömeg ízekre ne tépje.

A nyomozás kései szakaszában még néhány addigi fehér folt is árnyaltabbá vált. Sikertült összeállítani Matuska naptárját a merénylet előtt. Eszerint szeptember 2-án jelent meg Budapesten, és nagyobb cókók nélkül a Bristolban szállt meg. Ötödikén a Baross szállóba költözött, de oda már bördönddel érkezett. Hetedikén Nagytétényben, nyolcadikán Tatabányán járt. Kilencedike után már a merénylet színhelyén volt, megmutatta azt a viskót is egy szántóföld határában, ahol éjszakáit töltötte. Matuska beismerte, hogy ő írta a levelet is, bár ezt senki nem vette komolyan, hisz semmi megegyező vonás nem volt gon-



Matuska megérkezik Budapestre
(„Az Est” fotója)



Matuska zokog a tárgyalóteremben
(„Az Est” fotója)

dos, kalligrafikus zsinórírása (ennyi maradt a tanítói múltból) és a levél macskakaparása között.

A per tárgyalása 1932-től két és fél éven át tartott. Matuska védője Lévai Tivadar, egy ismert pesti ügyvéd volt. A vádlott a tárgyalásokon hol mindent tagadott, hol mindent beismert, hol nehéz könnyeket hullatva folytatta a kibogozhatatlan történetet az időközben Bergmannból Leó szellemmé változott ismeretlenről, néha pedig nyíltan beismerte, hogy merénylettekkel akart magának örök hírnevet szerezni. Megállapították, hogy Matuska valóban paranoiás, de a merényletek elkövetésekor a bűntettek súlyosságával és a lehetséges következményekkel tisztában volt. Még az ítélethozatal előtt szavalt el Matuska azt a zavaros öt mondatot, amelyet maga alkotott, és amelytől védői hiába óvták, hogy ezzel az esetleges enyhítő körülményeket veszélyezteti. Karinthy Frigyes a Pesti Naplóban elemezte és versnek nevezte szöveget – megállapítva, hogy abban híuen tükröződik a szerző-merénylet eredeti szándéka: híressé váljék, bármí áron. A démoni „versikét” szinte valamennyi napilap közölte, nélküle beszámolóink is hiányos lenne:

*„Zakatoľjanak a nyomdák,
szórák a szikrát az antennák,
az a názáreti csillag,
amelyet én a csantavéri Betlehem felett meggyújtottam,
világosítsa fel az emberek lelkét,
és ragyogja be az emberek szívét
az a názáreti csillag,
amelyet én a csantavéri Betlehem felett meggyújtottam;
hívja fel Piustól Rooseveltig,
napnyugattól napkeletig,
Madridtól Moszkváig,
Belgrádtól Stockholmig
az emberek tekintetét üstökös módjára fel az égre,
ahol nagy költőnk szavai ragyognak le a kék ég tengeréből:
Léted világít, mint a tüzes nap,
de szemünk belé nem tekinthet...”*

Végül a bíróság a vádlottat bűnösnek találta „huszonkét rendbeli gyilkosság és tizenhét rendbeli gyilkossági kísérlet” vádjában, és halálra ítélte. A kegyelmi kérvényt Magyarország kormányzója 1934. november 21-én elfogadta, és az ítéletet életfogytiglani fegyházbüntetésre változtatta.

Szándékosan nem szóltunk eddig a torbágyi merénylet oly sokszor emlegetett és bizonyítottan vélt politikai háttéréről – írtak már arról eleget. Röviden összefoglalva: a nyomozás során a rendőrség – vélhetően engedve a rendszer politikai szándékának – mindent megtett annak érdekében, hogy a merényletet nemzetközi kommunista terroristák bűntényeként tüntesse fel. Ez olyannyira sikerült, hogy Matuska letartóztatása után a magányos, őrült merénylet képét csak nagyon nehezen lehetett elfogadhatóvá tenni.

A tárgyalás során jó néhány fontos problémát figyelmen kívül hagytak, amelyek közül most csak hármat említenénk meg.

(1) A bíróság mindvégig elfogadta Matuska vallomását az ún. colstokbombáról. (Tehát a vezeték végén a fémnyelvet egy colstok levágott két darabja közé helyezte, és amikor az első kerék a colstokra futott, annak két fémmeľ bevont vége zárta az áramkört, elöűdézve ezzel a

robbanást.) Azonban, bár a robbantáshoz használt alkatrészek ilyen-olyan állapotban mind előkerültek, a colstoknak egy darabját sem találták meg. A hivatalos indoklás szerint azért nem, mert a mozdony mentőlemeze alatti seprű ezt lelökte a sínről. Igen, ám seprűt a múlt századi őslökotívkra raktak, a 138 tonnás 301-esnek erre nem volt szüksége. Arról nem beszélve, hogyha a colstok leesik a sínről, nem fut rá a kerék, és nem történik meg a robbanás.

(2) Colstokbomba használatakor a robbanás a merénylettől függetlenül történik, ő már váratlan esetben sem avatkozhat közbe. A módszer tehát csak akkor lehetett eredményes, ha a robbanószervezet elhelyezése után, de a tervezett célpont (10 sz. gyorsvonat) előtt, semmilyen jármű nem érkezik a hídra. Ha a vizsgálat során bepillantottak volna a forgalmi menetrendbe (amit a merénylet biztos nem mulasztott el), abban egy tehervonatot találnak, ami Ferencvárosból indult, és talán egy negyedórával a gyorsvonat előtt kellett áthaladnia a vizsgált útszakaszon. Aznap éjjel viszont késve indult Kelenföldről, és ezért már Budaörsön kiterőbe küldték, hogy szabad legyen a végzetes út a gyorsvonatnak. A tehervonat szándékos lassításánál (bár egyesek fantáziája ezt is lehetségesnek vélte) sokkal valószínűbb, hogy a merénylet a colstokbombánál jobb, biztosabb technikát alkalmazott.

(3) Végül is elfogadták a magányos merénylet elméletét. Pedig a robbantáshoz használt eszközök tömege nagyjából hetven kilót nyomott, és ezt a merényletnek a huszonkilenc méter magas hídra kellett felvinnie, ott pedig gondosan elhelyeznie, a sínkorona alá.

Még a merénylet után megállapították, hogy a módszer igazi szakértőre vall. Különösebben sohasem foglalkoztak Matuska robbantási múltjával (világháború és előző merényletek), pedig Hetényi Imre osztályvezető néhány évvel később írott könyvében egy mondattal utalt erre, miszerint a merényletről később kiderült, hogy nem is rendelkezett szakértelemmel...

Az „átkos” negyven évében a téma reneszánszát élte, bár bizonyítható magyarázatok helyett ezúttal is csak elméletek születtek. Harmicöt évvel az események után, 1967/68-ban újabb belügyi nyomozást végeztek –, és csodák csodája: az eddig ismeretlen és az eddig is ismert szereplők „újszerű” vallomásai más színezetet adtak a merényletnek... Mindezek összefoglalására Nemes Dezső vállalkozott, és az 1981-ben megjelent könyvében (A biatorbágyi merénylet és ami mögötte van) nem kevesebbet állít, mint azt, hogy a merénylet szélsőjobboldali provokáció volt, és a bábukat maga Gömbös Gyula mozgatta, megrendezve ezzel a saját Reichstagját.

Így természetesen nem lehet véletlen, hogy a különítményes grófocska éppen a robbanás pillanatában ugrott le a vonatról. Megjelenik a műben egy Varga Ferencné nevű idős hölgy, aki akkortájt magyar éttermet vezetett Bécsben, ahol Matuska és a gyakran kiránduló Gömbös – szerinte – egy asztaltársasághoz tartozott. Sőt, a merényletet is itt agyalták ki, majd Matuska szeptember 7-ei nagytétényi útján, Gömbös ottani villájában, egyeztettek az utolsó részleteket.

Nyilvánvaló, hogy a tehervonat sem véletlenül késett, és került a budaörsi kiterővágányra. A 424 sor. mozdony fűtője 1966-os „új” beszámolójában úgy emlékszik, hogy a kelenföldi állomás tárolóvágányain összevissza elhelyezett kocsikat kellett felvenniük, és ez okozta az idővesztést. Amikor végre elindultak, folyamatosan lassú jelzést kaptak, ami csak növelte a késést. Ugyanez a fűtő 1931 októberében még azt vallotta, hogy Kelenföldön egy hideg gépet (be nem fűtött mozdonyt) és egy – versenylovat szállító – teherkocsit kellett a szerelvényhez kapcsolniuk. Márpedig az ilyen szállítmányok a tolatásnál rendkívüli óvatosságot igényelnek...

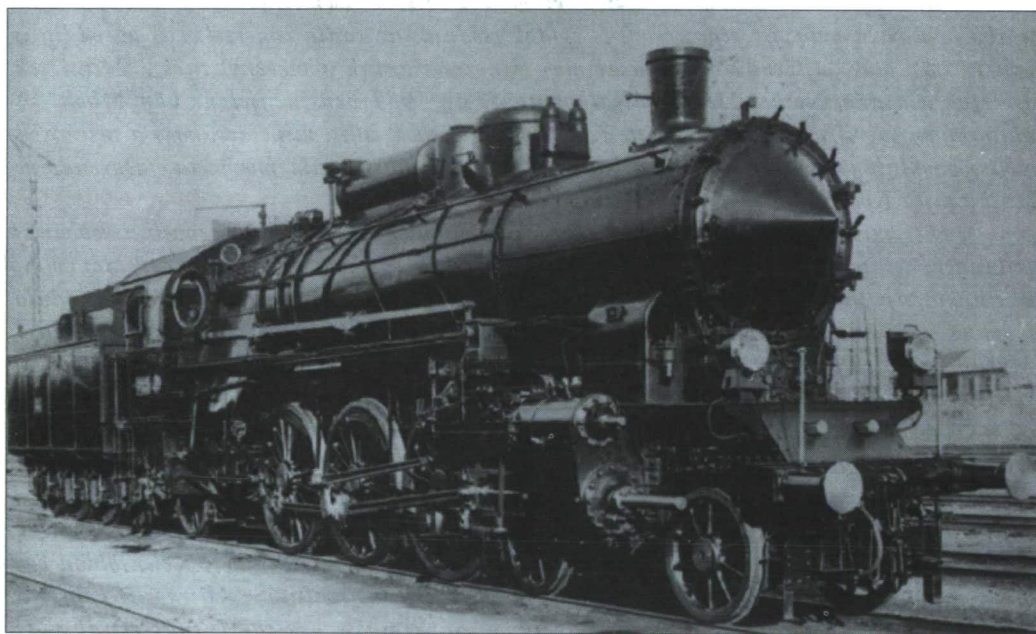
A szerző szerint a rendőrség tudott valamit az ügyről, ezért vették el a nyomozást a csendőrségtől, annak ellenére, hogy a merénylet vidéken történt. Mindezt Egyedy Balázs egykori szélsőjobbos – a hadifogságban hallott pletykák alapján – meséli el az olvasóknak. Különös szerep jutott Schweinitzer József rendőrtanácsosnak, aki Matuska letartóztatása után elsőként utazott Bécsbe, hogy a merénylet (a halálbüntetés elengedése fejében) rábeszélje a magányos őrült szerepére...

Semmi nem jellemzi jobban a két szélsőséges felfogást, mint az, hogy Matuska Szilvesztert a korabeli sajtó „tizennyolcas kommunista különítményesnek” tartotta –, míg a másik oldal szerint Prónay Pál alakulatának volt tagja, és szélsőjobboldali ismeretségeit később is megőrizte.

Amint azt a bevezetőben jeleztük, a megválaszolatlan kérdések nem engedik ezt az ügyet a feledés lomtárába. Magányos merénylet volt-e Matuska? Vezérelte-e akárármilyen politikai indíttatás, esetleg valamilyen politikai hatalom? A vizsgálat és a tárgyalás során pontosan hány és milyen jellegű hibát követtek el?

Epilógus

A 301, 001 pályaszámú mozdony a baleset során megsemmisült. Behorpadt pályaszámotábláját fatáblára erősítették, és a Közlekedési Múzeumban állították ki. (Ma nem látható.) Fialovits Béla, a legnagyobb magyar mozdonyász, akkor az Északi Fűtőház elnöke, nem tudott belenyugodni, hogy az egyébként is oly kisszámú, Európa-hírű sorozatból éppen a legelső példány elveszett. Az épen maradt és kijavítható alkatrészeket felhasználva (nem sok ilyen volt...), magánakcióként elkezdte a mozdony újjáépítését. Rendelt a gépgyártól egy főkeretet, hengeröntvényt, kerékpárokat, stb, stb... Amikor utasították, hogy a mozdonyépítést lehetőleg bízza a Magyar Állami Vas-, Acél- és Gépgyárra,



A MÁV újjáépített 301,001 pályaszámú mozdonya

már elkészült az új 301, 001. Ekkor ennek védházára tették azt az emléktáblát (a színhely, az idő és a mozdony személyzet neve szerepelt rajta), amit 1932. február 13-án helyeztek el a 424, 004 pályaszámú gőzmozdonyon.

Az újjáépített mozdony, miskolci vonatokkal, még az 1960-as években is bejárt a Keleti pályaudvarra – a vsútbarátok nagy-nagy örömére. Selejtezéskor a miskolci igazgatóság üzemképes állapotban felajánlotta a Közlekedési Múzeum számára. Az akkori igazgató azonban, azzal a hivatkozással, hogy a nevezetes modellgyűjteményükben megvan a 301, 001 kicsinyített mása –, nem tartott erre igényt. Így nem maradt meg az utókornak a leghíresebb magyar gőzmozdony...

Matuska Szilveszter, miután letöltötte az Ausztriában reá kiszabott hatéves börtönbüntetést, 1937-ben a váci fegyház 8880 számú rabjaként megkezdte az életfogytig tartó szabadságvesztést. A könyvkötészetben dolgozott, szabadidejében pedig találmányokon törte a fejét. A Váci hírlap 1942-ben megnesztele, hogy Matuskát néhány társával a szegedi Csillag börtönbe „kölcsonadják”, és a november 21-i számában azt közölte, hogy az igazságügy-miniszter elfogadta Matuska kérvényét, mely szerint őt – mint robbantási szakembert – az orosz frontra küldjék. Ezen a napon biztos, hogy elkelt a lap minden száma... A nevezetes rab pár hét múlva csöndben visszatért Vácra.

Egyébként Matuska eredeti szándékában sohasem csatlakozott. Bulvárlapok, viccek, kabarék, majd filmek főhőisévé vált. (1959-ben készült el a *Merénylet*. Bacsó Péter, Thurzó Gábor és Babura László filmjében a merénylet szerepét Básti Lajos alakította – rendkívül hitelesen. A huszonnégy évvel később elkészült második változat (*Viadukt*. Rendezte: Simó András, főszereplő: Michael Sarrazin) láttán talán nem béletlenül támadt az az érzésünk, mintha a merénylet Nemes Dezső-i interpretációja szolgált volna a film forgatókönyvéül.)

Az 1945 évi felszabadulás viharos napjaiban a börtönök kapui kinyíltak, Matuskának nyoma veszett. Bár később sokan látni, felismerni vélték, biztosat senki sem tud róla...

Az 1973–75 között végzett vonalkorrekció után a vasúti pálya már nem érinti a nevezetes biatorbágyi völgyhidat.

(Az ismertetéshez Dr. Károly Imre adott plusz információkat és képeket.
Ezúton mondunk neki köszönetet.)

InterCityk egy vágányon

Az 1994/95. évi hivatalos menetrend vitathatatlan szenzációja, hogy a bel-földi InterCity-forgalomba felvették a Budapest – Kecskemét – Szeged és a Budapest – Pécs viszonylatokat. Ennek az újdonságnak ezúttal nem az előnyeit hangsúlyozzuk –, a propaganda majd nem győzi elsorolni azokat.

Azt valószínűleg minden utas belátja, hogy egyvágányú fővonalon expressz- és gyorsvonati forgalmat lebonyolítani nem könnyű feladat. Márpedig Budapest és Pécs között a 228 kilométerből (km) 175 km, Budapest és Szeged között a 191 km-ből 115 km egyvágányú fővonal. A menetrendet ilyenkor úgy kell megszerkeszteni, hogy – valamilyen rendszer szerint – az alacsonyabb rendű teher-, személy-, sebes- és gyorsvonatok bizonyos állomásokon kitérő vágányon várják meg a szemből érkező, magasabb rangú vonatokat. A munka akkor sikeres, ha a sebes- és gyorsvonatok olyan állomásokon mennek kitérőbe, ahol egyébként is megállnak. (Ezek Budapest és Szeged között: Kőbánya-Kispest, Cegléd, Nagykőrös, Kecskemét, Kiskunfélegyháza és Kistelek.) Az összeállítás másik fontos követelménye, hogy az InterCity-vonatok lehetőleg sehol se kényszerüljenek kitérő vágányon várakozni.

Figyelmünket most elsősorban a szegedi InterCity-vonatokra szegezzük! A pécsi InterCityk értékelésénél elégedjünk

meg annyival, hogy – bár a célállomásig sehol sem állnak meg – menetidejük (Budapestre 2 óra 35 perc, Pécsre 2.33) csak öt illetve három perccel rövidebb az eddigi közlekedett Mecsek-Expressznél (vonatszám: 809), pedig az még Szentlőrinc és Budapest, Kelenföld állomásokon is megállt.

A Budapest, Nyugati pályaudvar – Kecskemét – Szeged útvonalon közlekedő InterCity-vonatok menettartama 2 óra 10 perc, és ennek minősítése: közepes. Csak közepes, mert mindössze hét perccel gyorsabb, mint az Árpád-típusú gyorsjáratbusz, amelyik majdnem hatvan évvel ezelőtt, az 1936–37 években – többek között – ezen a vonalon is közlekedett. Csak közepes, mert mindössze tizenegy perccel gyorsabb az eddigi Napfény-Expressznél (706), amelyik pedig Kecskeméten kívül még Kőbánya-Kispest, Cegléd, Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán is megállt. Nem kell sokat számolnunk ahhoz, hogy belássuk: az InterCity a vonal egyetlen szakaszán sem közlekedik gyorsabban, mint a többi gyorsvonat –, rövidebb menetideje kizárólag abból származik, hogy csak Kecskeméten áll meg. Tökéletesen érthető, hogy a vasút amolyan „biztonsági pluszt” tesz a menetidőhöz, de jelen sorok szerzőjének meggyőződése, hogy a szegedi InterCity ennél a százharminc percnél lényegesen jobb teljesítményre is képes lenne.

Távolság (km)		Eszményi	Lehetséges Menettartam (perc)	Bevezetett
összesen két állomás között				
	Budapest, Nyugati Pu.			
11	11	9	9	10
11	62	32	36	38
73	Cegléd	(+1)*	(+2)	(+2)
	18	10	11	11
91	Nagykörös			
	15	8	10	10
106	Kecskemét	(2)**	(2)	(2)
	25	13	15	17
131	Kiskunfélegyháza		(+1)	(+1)
	29	15	18	18
160	Kistelek			
	28	14	17	17
188	Szeged, rendező			
	3	3	4	4
191	Szeged, Nagyállomás			
Menettartam:		1 óra 47 perc	2 óra 5 perc	2 óra 10 perc
Alapsebesség:		120 km/h	110 km/h	100 km/h
Átlagssebesség:		107 km/h	91,7 km/h	88,1 km/k***

* Állomáson áthaladás időtartama.

** Állomáson tartózkodás időtartama

*** Összehasonlításként a miskolci InterCity átlagssebessége 102 km/h, a pécsié 89,4 km/h, a debreceni-nyíregyházié 92,6 km/h.

Az „eszményinek” nevezett vonatonál természetesen szabadon engedték a fantáziánkat. Az 1 óra 47 perces időtartam és a 107 km/h-s átlagssebesség – ez lenne az igazi InterCity! A vonat alapsebessége 120 km/h, ennél gyorsabb sebességre csak késés esetén kényszerülne. Mindehhez első sorban a Szeged – Cegléd közötti pálya vágánycseréje szükségeltetne (a jelenlegi 48 kg/fm-ről minimum 54 kg/fm-re), illetve a nagy állomások (Szeged, Félegyháza, Kecskemét, Cegléd) új kitérőket igénylenének. Bár ez még illuzórikusnak tűnik, de a fejlesztést már nem lehet túl sokáig halogatni. A jelenlegi realitások talaján marad a második variáció, amelyik 2 óra 5 perces menettartammal számol. A bevezetett InterCity példája bizonyítja, hogy ez az öt perc különbség nincs hatással az említett „biztonsági plusz”-ra. Megfigyeléseink szerint, amikor az InterCity a „jelenlegi ideális” sebességgel közlekedett (Szeged és Cegléd között 100 km/h, Cegléd és Budapest között is csak

elvértve gyorsabban), a kecskeméti megállással két részre osztott úton 3-3, összesen 6 percet faragott le a menetrendben rögzített időből.

De nem szeretnénk ennek az öt percnél túl nagy jelentőséget tulajdonítani. Mégis... Minden perc az InterCity előnyére válik a hagyományos gyorsvonatokkal vívott konkurenciaharcban. Ennek az új menetrendnek pedig az a legnagyobb bűne, hogy a gyorsvonatokat feláldozta az InterCity oltárán! Azok ugyanis eddig 2 óra 23–28 perc menettartammal közlekedtek, és a menetrend készítői joggal tarthattak attól, hogy az InterCity nagyjából tizenöt perces előnye az utasok számára nem tűnik majd túl meggyőzőnek. Mit lehetett tenni? Lelassították a gyorsvonatokat, amelyek ezentúl olyan állomásokon is megállnak (Katonatelep, Városföld, Petőfiszállás, Balástya, Szatymaz, Kiskundorozsma), ahol eddig erre csak forgalmi okokból kényszerültek, vagy ha elűtötték a bakter malacát. Nem igaz az a magyarázat, hogy ez a Fél-

egyházára és Kecskemétre munkába járók, illetve onnan hazafelé tartók érdekében történt. Ezen falvak állomásai ugyanis a település határában épültek, és a bejáró utas még akkor sem váltana az autóbusról vonatra, ha a vasút személy szerint érte küldene különjáratot.

Két Pestről jövő gyorsvonat (712, 714) Kiskundorozsmán várja meg kitérőben a Szegedről induló InterCityket, hét kilométerre a végállomás előtt. Pedig az eddigi menetidejükkal (2.23) az InterCity indulása előtt kényelmesen beértek volna Szegedre, esetleges késésük alkalmával pedig a Nagyállomás és a rendező pályaudvar között a békéscsabai vonal párhuzamos vágánya is használható. Az így 2 óra 40 perc környékére duzzasztott menettartam már meggyőző érv az utasoknak, hogy inkább az InterCityt részesítsék előnyben. Megdöbbentő balkáni technika, nem válik az utascentrikus MÁV dicsőségére...

Az InterCity-vonatok menetrendi fekvése jó. A névválasztásnál a „Nápfény” és a „Maros” hagyományos, a „Kiskun” is megszokható. A „Móra” névvel viszont nehezen tudunk kibékülni. A vasút eddig tartotta magát ahhoz az íratlan szabályhoz, hogy a belföldi IC- és expresszvonatok az adott országrész jellemző tájegységéről vagy földrajzi, történelmi, esetleg egyéb fogalomköréből kapták nevüket (így: Hortobágy, Délibáb, Lillafüred, Savaria, Ciklámen); személyneveket pedig kizárólag a nemzetközi forgalomban használtak (Lehár Ferenc, Bartók Béla, Liszt Ferenc vagy Rá-

kóczi). Jómagam a szabályt felrúgó „Móra” helyett „Fehér-tó”, „Szőke Tisza” vagy „Torontál” nevek egyikét javasoltam volna.

A személykocsik színvonalának értékelése nem időszerű, mert ezek a négykocsis vonatcsoportok csak időlegesen közlekednek ezen a vonalon, az „írni-olvasni-tudó”, vadonatúj motorvonatok bevezetéséig. (Azért ez a levegő-keringető rendszer méltatlan ellenfele a nyári hőségnek...)

Sokkal szomorúbb a kocsik termes elrendezése – a magyar vasút európai integrációjának első lépcsőfoka... A kényelmes fülkék korszaka lejárt! A termes elrendezés – egykoron a harmadosztály kizárólagos rekvizituma – egybemossa a társadalmi struktúrát, (a vasúti szakírók kedvelt hasonlata szerint:) egymás mellett utazik a koldus és a királyfi. Pedig, aki a vonaton is dolgozik, szívesebben teszi ezt szűkebb körben – a fülkében; aki szájtátva alszik, uram bocsá! – horkol, mégiscsak kevesebb utastársát „boldogítja” – a fülkében; aki pedig unatkozik, inkább próbál beszélgetni a szembenülővel, mint bámul órákon át hetvenkilenc arcot. Csak remélhetjük, hogy egy szép napon még felismerik a fülkés-kocsi előnyeit azok, akiknek ezzel a legjobban tisztában kellene lenniük.

Mindenesetre, aki nem akar többé negyedórát várni a szabadkai bevásárlójáratra, a halasi csatlakozásra vagy az isztambuli kamionvonatra –, utazon inkább InterCityn!

Nagy Tamás

MÁV vontatójármű album

Loki-téka

Szerző: *Mezei István*, kiadja a MÁV Vezérigazgatóság, a Közlekedési Dokumentációs Vállalat gondozásában. Bp., 1993, 209 oldal

Az emlékezetes 125. évforduló alkalmából jelent meg a díszes album, az alkalomhoz illően német és angol nyelven is. Több mint két évtized után készült újra ilyen jellegű összefoglalás, ezúttal csak a vontatójárművekről. A mű a kezdő vasútbarát számára is jól nyomon követhetően osztja három részre a magyar járműállományt (vontatási nemnek megfelelően): 1. gőzmozdonyok (és gőzmotorkocsik), 2. dízelek, 3. villamosmozdonyok. Irányítsuk figyelmünket a gőzmozdonyokra, amelyek több mint százhusz éves története a vasúthistoria talán legjelentősebb korszakát jelenti!

A kiadvány szerzőjét valószínűleg nem most érte először a megoldhatatlan probléma: a Magyar Államvasutak összes gőzmozdony-sorozatát egy albumba gyűjteni – lehetetlen! Tudjuk, hogy a MÁV 1868-ban egy vonallal (Pest – Salgótarján) és nyolc mozdonnyal „született meg”, és nemcsak építkezések, hanem elsőbb a kisebb társaságok, majd a nagy vetélytársak államosításával vált konkurens nélküli mamutcéggé. Minden államosítás egyben sok mozdony átvételét is jelentette. (Például 1891-ben az Osztrák-Magyar Államvasút-társaság [OMÁV] államosításával 358 gőzmozdony került a MÁV állagába.) Egy valóban teljes albumnál azonban nem az összeállítás jelent reménytelen feladatot. Ezt a rendelkezésre álló (igaz, alig publikált) adatok alapján néhány lelkes mozdonyász kutatásának felhasználásával, bármelyik elsőosztályú vasúttörténész el tudná végezni... Azonban az így kapott irgalmatlan terjedelmű műben a lényeg a részletek-

be veszne, a csillagászati ár pedig még a potenciális vevőt is visszaszánaná. (Más kérdés, hogy a MÁV az átvett sorozatokat mindig mostohagyerekként kezelte; becsületes vasutas máig nem tartja igazán „mávosnak” azokat...)

Marad tehát a szokásos... Szerkocsis, szertartályos és különleges gőzmozdonyok – ezek az egyes alfejezetek; és a további bontás is hagyományos: a meghajtott kerekek, azon belül pedig időrend szerint. Egy-egy sorozatnál jellegrajzot (csak a mozdonyról), fényképet (csak egy fényképet!), a műszaki adatokat és egészen rövid ismertetést találunk. Sajnos, a szerző nem járt el következetesen sem a fényképek kiválasztásánál, sem az ismertetésnél. Ha csak egyetlen fotót közlünk, az legyen a legjellemzőbb mozdonyé (amelyik a sorozat általános leírásától semmiben nem tér el) vagy a legismertebbé! (Így például: 301,001, mert Biatorbágnál megsemmisült, majd újjáépült; 302,610, 424,247, mert megmaradtak; 403,507, mert Szolnokon manapság rohad szét...) Ha pedig a fényképen bemutatott mozdony valamiben „elüt” a sorozattól, ezt a különbséget az ismertetésnél illik közölni... De nem! A gyönyörű 302 sorozatnál (ex Déli Vasút [DV] 109 sorozat) a fotón és a jellegrajzon a 605 pályaszámú gépet látjuk, amelyik a korai (1913–17) szériából egyetlenként viselt Pogány-féle víztisztítót a gőzdóm mögött, erre azonban hiába keresünk utalást a szövegben. Még súlyosabb hibát találunk a másik egykori déli vasúti mozdonymál: a 403 sorozatnál. Itt a szöveg valóban a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság (a Déli Vasút utódja) azon nyolc mozdonyára vonatkozik, amelyek 1932-ben 403,501–508 pályaszámokkal kerültek a MÁV-hoz. A fényképen és a jellegrajzon azonban a hasonló eredetű, ám Ausztriában és

Csehszlovákiában közlekedett, és gőzdómjában s kéményében más kivitelű 403,601–620 gépek egyikét látjuk, a 606-ost. (A laikus valószínűleg nem minősíti ezt fatális tévedésnek. A mozdonytörténettel kevésbé foglalkozó modellezőt azonban becsapja a nem megfelelő helyen közölt jellegrajz, tönkretéve többhónapos nehéz, aprólékos munkáját. Például az említett 403 sorozatról minden hozzáértőnek a szolnoki pusztában enyésző 507-es gép jut eszébe (lásd fentebb!) Az egyik német l'D jellegű Oldtimer-modellből ez szépen megépíthető. A modellező nekifog a munkának, gondosan megcsinálja; és csak a kiállításon tudja meg, hogy nem azt a mozdonyt készítette el, hanem egy egészen másikat, rossz pályaszámmal...)

Tegyük hozzá: a helyszűke akármilyen merev korlát, legalább a pályaszám-csoportokat közölni kellett volna. Ezek alapján az egy sorozaton belüli eltérések (eredetben vagy kivitelben) könnyen megállapíthatók. Ez az album azonban még a darabszámot sem adja meg minden sorozatnál.

Már a recenzió elején megállapítottuk: a szerzőtől minden hiányzó mozdonyt nem kérhetünk számon. De azért volt néhány olyan idegen eredetű sorozat, amelyik a MÁV ébenfekete színében is jelentős karriert futott be, és így hiányuk semmivel sem magyarázható. A teljesség igénye nélkül: a MÁV 223 (egykor OMÁV I, majd

- 1911-ig MÁV Ig osztály, 32 darab),
- 226 (ex DV 17 c; 21 darab),
- 333 (ex DV 32 c; 18 darab),
- 330 (ex DV 60; 21 darab),
- 225 (ex DV 206, 306; 6 darab),
- 329 (egykor kkStB 36, majd CSD
- 363 sorozat; 10 darab)

sorozatok hiánya erősen rontja az album amúgy sem kiemelkedő értékét.

A kísérőszöveg legnagyobb hibája, hogy hiányzik belőle a kuriózum, a sorozatoknak és az egyes mozdonyoknak hírnevet adó érdekesség. A helyszűkét már

említettük; bár egy kicsit sűrűbben szedett „Főadatok” felsorolásába belefért volna a melyik gyártól?, mikor?, hány darabot? adatcsokor is –, átadva a helyet a kísérőszövegben az érdekességeknek. A szerző példás szorgalommal gyűjti a sebesség, a méret és a darabszám rekordjait; bár ezt tette volna a dízel- és villanymozdonyoknál is... A vasútbarátok lelkes tetszését lehetett volna elérni a sorozatok beceneveinek közlésével is. (424: Bivaly, M 40: Púpos, M61: Szergej, V 43: Szili, stb...) Olyan legendás gőzmozdonyoknál, mint a 301 vagy a 328 sorozat, legalább egy-egy mondatral utalni kellett volna a Tanácsköztársaság utáni román rekvirációra, amikor a gyárból kigördülő, Európa-hírű gőzösök váltak szabad prédává...

Volna, volna...

A dízel- és villamos vontatójárművek fejezeténél a fekete-fehér és a színes fotók keverednek, ezzel az album szépen átvezet bennünket a múltból a jelenbe. Olyan különlegességeket találunk itt, mint a legnagyobb tömegű magyar villanymozdony (a mostani V 63-nál is nagyobb!), a V 44 sorozat, amelyiknek két kísérleti példánya is – néhány hónapos próbamenet után – a második világháború martalékává vált. Az újabb sorozatoknál elsősorban a friss információkat hiányoljuk: hogy a felülmúlhatatlan Nohabokból (M 61) a húszból már nyolcat selejtezték; hogy a „legmagyarabb” dízelmozdony, a „bonyolult szerkezetű és meghibásodásra hajlamos” M 63 sorozat mind a tíz tagja az örök vadászmezőkre gördült át („életükben” Budapest, Déli pályaudvar és Szombathely között közlekedtek); és egy kis adag a fejlődésből: legújabbban a V 63-ból nyolc darabot nagysebességre (160 km/h) építettek át.

Kifogásainktól függetlenül a MÁV Vontatójármű Album szép reményekre jogosító, ígéretes kiadvány. Leendő utódja számára, amelyik talán éppen a következő jubileum alkalmából jelenik majd meg, feltétlen tanulsággal szolgál...

Vasúthistória Évkönyv 1993

Szerkesztette: Mezei István. Megjelent a
Közlekedési Dokumentációs Rt.
gondozásában 1993-ban

A jubileumi emlék-füzetecskék után a vasúttörténeti tanulmányokat 1988-ban sikerült kötetnyi egységbe foglalni, amikor első ízben jelent meg a Vasúthistória Évkönyv. Ezt azóta éves rendszersséggel követik az újabb kiadványok, amelyekben állandó szerzőgárda publikál a vasúttörténet szinte minden ágában.

A legújabb műben is rendkívül bő a választék: vasúthálózati áttekintés, Baross-életrajz, főműhely-, kocs-, mozdonytörténet, hidak, épületek, kulturális egyesületek – mind-mind az immár százhuszonöt esztendőes Magyar Államvasutak történetéből. Ismertetésünk aligha alkalmas arra, hogy minden tanulmányba betekintést nyújtson, átfogó kritikai megjegyzésekre pedig – éppen a recenzens témánk iránti viszonylag újabb keletű érdeklődése miatt – nem vállalkozhatunk. A Vasúthistória Évkönyvek azonban a magyar vasúttörténet oly jelentős kézikönyvei, hogy bemutatásuk semmiképpen sem hiányozhat gyönyörű rovatunkból...

Ez a kiadvány is – természetesen – a Magyar Államvasutakat ünnepli annak 125. évfordulóján. Így került a borító előlapjára a MÁV középponti pályaudvarának korabeli fényképe. Rochlitz Gyula és Feketeházy János alkotását éppen százöt év adták át a közforgalomnak, és a mai napig – immár száz esztendeje Keleti-pályaudvarként – az ország legnagyobb forgalmú állomása.

Egy ilyen évforduló mindig viszonylag nagyobb feladatot ró a szerzőkre: nem szabadon választott időhatárok között, ha-

nem a korszak egészét (jelen esetben százhuszonöt évet) felölelően kell bemutatniuk a kutatott téma történetét.

Az időrend miatt feltétlenül az elejére kívánczok, terjedelme alapján azonban csak szerény bevezetés lehet *Koltai Mariann* dolgozata (Magyarország vasúthálózata a MÁV megalakulása előtt). A cikk nem több, mint az 1868-ig megépített vasútvonalak és tervezetek felsorolása, évszámmal és kilométerhosszal. Kifogásainkat szaporítja, hogy már az első oldalakon súlyos tévedésre bukkanunk: Magyarország második vasútvonalát, a Bécsújhely (akkor még csak Neustadt) és Sopron közötti 27 kilométeres pályát nem a Déli Vasút (majd csak 1858-ban alapítják), hanem a Sopron – Bécsújhelyi Vasúttársaság építette meg (1847. augusztus 20.), és a forgalom lebonyolítója a Wien – Gloggnitzer Eisenbahn Gesellschaft volt.

Udvarhelyi Dénes ezúttal Baross Gábor életrajzával jeleskedik. A „vasminiszter” államtitkári és miniszteri pályafutása alatt (1883–1892) fővonalak és helyi érdekű vasutak építésével, valamint a magánvasutak államosításával épült ki a MÁV európai mértékkel mérve is sűrű és (akkor) korszerű vonalhálózata. Érdeme a tanulmánynak, hogy nemcsak a kritikátlanul dicsérő életrajzokat, hanem Szabó Jenő (Baross egykori beosztottja), a miniszter hírnevét jócskán dehonesztáló, műveit is feldolgozta. Szabó támadta Baross kíméletlenül államosító törekvései miatt (a „vasminiszter” valóban bekebelezett olyan magánvasutakat is, pl.: Budapest – Pécs Vasút, amelyek állami támogatás nélkül, de a MÁV tarifarendszerét elfogadva működtek), de a miniszter másik nagy alkotását, a zónatarifát sem nézte jó szemmel... Baross

a zónát, a személyforgalmi díjszabás reformját, 1889. augusztus 1-jén vezette be, és ezzel azonnal a kritikák keresztüzébe került. A zónatarifa viszont fényesen bevált, annak ellenére, hogy valóban több ellentmondást tartalmazott. Így a Mezőtúrról Mezőberényig megváltott jegy 15 krajcárba került, míg az ugyanazon a vonalon, ellenkező irányban fekvő Szolnokra (az út csak három kilométerrel hosszabb) 75 krajcárért lehetett eljutni... A zóna sikerét azonban nemcsak a 215%-os utaslétszám-emelkedéssel és az évi tízmillió forintos többletbevétellel jellemezhetjük. A zóna-rendszerrel alakult ki az elővárosi forgalom és a bevásárló turizmus, ezzel elsősorban Budapest és a távolabbi regionális központok (Pozsony, Szombathely, Miskolc, Szabadka) rendkívül dinamikusan fejlődtek.

Botlik László rendkívül nehéz feladatot old meg sikeresen, ugyanis terjedelmes tanulmányában a MÁV mozdonytörténetét nyújtja az olvasónak. A rengeteg mozdony sorozat műszaki adatai mellett táblázatba kerültek a Magyarországon alapított, illetve itt építkezett vasúttársaságok és a Déli Vasút 1932-ben állami kezelésbe vett mozdonyai is. Az első magyar vasutak főleg városokról elnevezett mozdonyaitól (ezeket még nem tudatosan tervezték, egyszerűen csak Stephenson gőzöseit másolták) a V 63-asokig iszonyú hosszú a sor! A szerző nemcsak bemutatja az egyes sorozatokat, hanem a vasúttörténet fontos csomópontjainál (világháborúk, forradalmak, világválság) rendszeresen utal a politikai, gazdasági háttérre is.

Botlik kiváló munkáját *Villányi György* tanulmánya (A Magyar Államvasutak vontatójárműveinek jelölési és pályaszámrendszerei) követi. Aligha gondolnánk, de a járművek pályaszámozása – ropant érdekes téma! A legfontosabb évszám 1911 – ekkor tértek át az osztálybasorolásról a sorozatjelölésre. Előbbinél az osztályokat római számok jelölték, és ezek első

sorban a mordonyok rendeltetésére utaltak: I osztály: gyorsvonati, II: személyvonati, III: tehervonati, IV: hegyi... XII: helyiérdekű vasúti mozdonyok. A római számú osztályjelölést egy kisbetű követte, ami a típusok megkülönböztetésére szolgált. Az 1909-ben elkészült háromcsatlós (eredetileg) tehervonati mozdony azonban már IIIu jelölést kapott, azaz a sok új sorozat jelölésére kevésnek bizonyult az ábécé. Ez tette szükségessé az 1911. évi reformot. Az akkor bevezetett sorozatjelölés, néhány módosítással, a mai napig használatos.

A gőzösknél az első három, a dízel és a villamos mozdonyoknál az első két szám határozza meg a sorozatot; a másik három (néha négy) a pályaszámot. A pályaszámozás érdekessége, hogy minden szám jelent valamit. Így az előbb említett IIIu osztályú mozdony sorozatjelölésében az első szám a 3, mert három hajtott kereke van, a második szám 2, mert tengelyterhelése alapján a második osztályba tartozik (12,3 – 14,4 tonna), és a harmadik szám 4, egyszerűen az időrendet követve. Ezzel kapjuk meg a 324 sorozatot, amelyből egyébként a legtöbb mozdony készült.

A rendkívüli alapos munka nemcsak „soroz”, de közli a különböző korszakokban használt táblák (és azon a betűk) méreteit, és megmagyarázza az igen talányos hadijeltáblák jelentését is. Legérdekesebb része mégis egy táblázat: MÁV mozdonyok szétosztása az I. világháború után. (Persze tudnunk kell, ekkor nem is elsősorban szétosztás történt.) A 4982 gőzmozdonyból 1953 került Romániába (39.2%), és csak 1666 maradt a trianoni határokon belül (33.5%). Tegyük hozzá: Erdély vasúthálózata – hegyvidéki fekvése miatt – lényegesen ritkább volt az ország más részeinél. Az esztelen szomszéd a tizenkilences pesti megszállás idején vitt mindent, amit mozgítani tudott. „Lábakélt” a 203 sorozatból hatnak, a 301-ből tizenötnek, pedig szerte a dák őshazában nem volt olyan sín, ame-

lyik elbírt volna ezeket. Sajnos, Bandholtz keze nem ért el a pályaudvarokig...

Szécsey István a különböző rendeltetésű kocsik, *Varga Károly* a főműhelyek történetével foglalkozik. Alapvető fontosságú *Keller László* (Vasútvillamosítás a MÁV-nál) és *Horváth Ferenc* (A MÁV nevezetesebb vasútvonal építései) tanulmánya is. Az említetteken kívül a Vasúthistória Évkönyv 1993-as évkönyvében publikál még:*

Árva Kálmán–Öry László és Szegő Ferenc (a MÁV szervezeti tagozódása a 125 év során),

K. Juhász Erzsébet (a MÁV a számok tükrében),

Nemeskéri-Kiss Géza (hídépítés),

Gombár György–Kiss Zsuzsanna–Kubinszky Mihály–Kummer István (a MÁV magasépítése a 125 év során),

Ragó Mihály (távközlő és biztosítóberendezések),

Czére Béla (a legrövidebb eljutási idők),

Bábiczy László (a MÁV munkavállalói biztosítása),

Frisnyák Zsuzsa (kulturális és művelődési egyesületek) és

Heller György (a vasúthistória „filozófiai” háttere).

Az ismertetéseket

Nagy Tamás készítette

* Zárójelben a témát, – nem a pontos címet közöljük!

Virágos Gábor

Antik

A római kardok importja a Barbaricumba

Egy téma tudományos jellegű feldolgozásakor az első felmerülő feladat a téma megjelölése, majd a kétesnek tekinthető fogalmak pontos tisztázása. Jelen esetben a téma tárgykörét a cím tartalmazza, egzakt definiálásra pedig egy fogalom vár, melynek nem megfelelő értelmezése az egész kutatást értelmetlenné teszi.

Az „import” fogalmának meghatározására egy, a témával foglalkozó, dániai régész – Ulla Lund Hansen – szavait vettem át, mivel igen tömör, korrekt és egyértelmű definíciót ad: importnak számít minden olyan tárgy, melynek lelési és gyártási helye nem azonos; azaz nemcsak a kereskedelmi útom kikerült – jelen esetben – kardokat tekintjük importáltaknak.

A téma valahol az import és a kardok problémakörének metszéspontján fekszik, ezért mind a kettőt először külön-külön kell megvizsgálni. A kardok tágabb környezetét jelentő germán és római fegyverzetről valamint az importnál a gazdasági háttérrel – a hely szűkös volta miatt – itt nem esik szó. (Ugyancsak hiányzik a kutatástörténet, valamint az eredeti tanulmány végén található részletes bibliográfia.)

* * *

A kardok esetében két fő csoportot alkothatunk: az import tárgyat jelentő római és a befogadó környezetet alkotó germán típusokat. Az előbbibe tartoznak: a gladius, a gyűrűmarkolatgombos kard (Ringknaußschwert), és a spatha; az utóbbi csoport tagjai: a harci kés (Kampfmesser), az ún. germán kard, és a „sax”.

A „germán kard” tulajdonképpen egy megnagyobbodott „Kampfmesser” – ez 30–40 centiméteres volt markolattal együtt – volt, és nagy valószínűséggel abból is fejlődött. A La Tène korszakban jelent meg, és egészen a Kr. u. 3. századig használták. Feltehetőleg kelta modell után ekkor már szokás volt fegyvert is temetni az elhunyttal. Így ilyen kardok kerültek elő mocsarakból és sírokból egyaránt. A „sax” – vagy „skramasax” volt a második „önállóan” kialakult germán kardtípus, mely alapsémájában megegyezett az előbbivel, de sokkal kecsesebb volt annál, és a penge nyelve már általában nem a fok meghosszabítása volt. Nevét talán a szászok „Saxnot” nevű – Tyrrel azonosítható – hadistenéről kapta. Kialakulásában a keleti (hun) szablya és a régi egyéltű „germán kard” játszott szerepet. A germánok a Kr. u. 1–2. században használtak egy rövid kétélű típust is, de ez alig terjedt el, és helyette szinte mindenhol a római gladiust találhatjuk.

A gladius már a köztársaság kori Rómában is a hadsereg egyik „rendszeresített” alapfegyvere – kardtípusa. Az elnevezés vagy a szanszkrit „asi” szóból ered, ami már biztosan nem kést, hanem kardot jelent, vagy a kelta „klaidebo” volt az alapja. Körülbelül a Kr. u. 2. század végéig – 3. század elejéig használták. A speciális markolati felszerelést átvették a korai spatháknál is. (A kard hordása – a felfüggesztés – egy rendkívül problémás kérdés. Épp néhány gotlandi [Svédország] példa és ábrázolások segítettek egy lehetséges megoldáshoz. Nylén szerint a gladius hüvelyén lévő négy gyűrűből mindig egy párt használtak, átlósan vagy vízszintesen. Ez utóbbi esetben menetkor a felső kettőn függött a kard, míg harc előtt – a könnyebb kezelhetőség miatt – az alsókra akasztották rá. Az átlós

felfüggesztést talán a helyi hagyományok átvételének tekinthetjük. Itt szeretném még felhívni a figyelmet arra a kevesek által ismert tényre, hogy a római hadseregben egy ideig a kard jobb oldali viselete volt szokásban. Ezt képi és írott források egyaránt alátámasztják.

A gyűrűmarkolatgombos kard elnevezése magáért beszél; valószínűleg a rómaiak nem használtak rá külön szót. Eredete vagy keleti és iráni eredetű népek közvetítésével került a birodalomba, vagy egy kelta törtípus volt az előzménye. Kovács Péter szakdolgozatában kapcsolatba hozta velük a beneficiáriusokat is (tishti fegyver). Érdekes jelenség, hogy ezek a kardok a barbaricumban egytől-egyig sírok mellékleteiként jöttek elő, míg mind a gladiusok, mind a spathák előfordultak sírban és mocsárletben egyaránt. Egyedi formájuk és csekély számuk révén ezek a kardok igen alkalmasak az import egyes kérdéseinek vizsgálatára; pl. szinte biztos, hogy mind római gyártásúak. Datálásuk is biztosabb, hála a lelőköörülményeiknek. Raddatz kronológiájában kb. a B2-C1-be tartoznak. (*A Kr. utáni 2. század és a 3. század első fele. A szerk.*)

A spatha már nem ilyen egyértelműen római típus. Valószínű, hogy a kelta, hosszú „La Tène-III Schwert” adta az első ösztönzést egy hosszabb pengéjű kard kialakítására, majd a Kr. u. 2. században némi gót közvetítésű keleti hatásra a gyalogság kardját is a lovasokéval „azonos” hosszúkarddá alakították. Az elnevezés az auctoroknál tűnik fel, és kezdetben a kard jelentésű „gladius” és „ensis” szinonimájaként használták. Az új kétélű hosszúkard mind a germánok, mind a kelták kardját messze felülmúlta. (A kelta vaskardok az első csapás után elhajlottak, így a hátravonuló harcos azt a lábával egyenesítette.) A germánok a hatékonyabb harc érdekében kénytelenek voltak átvenni a rómaiak kardját. Így először „beszerezték”, később maguk is gyártották. A penge hossza általában 80–100 centiméter, szélessége a vállnál a 4–5 centiméter, a markolatnyelv hossza általában 10–15 centiméter körül van. A Kr. u. 2. század végére válik általánosan elterjedté és enyhe változtatással ca. a 6. század legelejéig ez a formája él; persze a tartozékok (markolat, hüvely veretei, felfüggesztés) helytől és időtől függően alakultak. Már 400 körül kialakul azonban egy formailag a rómainál már teljesen elkülönülő germán típus is. Az eddig talált imortált kardok legnagyobb része spatha.

* * *

Az import problematikája három kérdésre bontható: a gyártás, a kikerülés és a felfelvőpiac.

A fegyvergyártás állami monopólium volt, és nagy központi „üzemekben” történt a hadsereg számára. A kezdetben létező kisüzemek csak állami megrendelésre gyárthattak. A Kr. u. 3. század elején a magánműhelyek kezdtek egyre inkább önállósodni, és egyidejűleg Itáliából a provinciákba helyeződni. Számos veterán sírkövén áll, hogy ilyen üzemből szerezte be fegyverét. A dominatus korában az állam újra teljesen ellenőrzése alá vonta a fegyvergyártást. Az előállító műhelyek személyzetének kérdésével MacMullen részletesen foglalkozott már – erre itt nem térek ki.

A felfelvőpiacot természetesen a harcosok és a főnökök jelentették, eltérő arányban az egyes kikerülési módokon belül.

Magának az importnak öt különböző módját sikerült elkülöníteni. Az egyes típusok jelentősége a terület és a korszak függvénye. Ajándékként a legszebb darabok egy része érkezhetett a barbaricumba, germán törzsek vezetőinek küldött reprezentációként. A hadizsákmány az anyag kikerülésének legfontosabb módja lehetett. A már germán területen lévő kardok persze általában nem kerültek egyből a földbe; valószínűleg sok közülük több generációt is megélt, és számos területet bejárt, míg végül valahol sírba vagy – áldo-

zatként – mocsárba került. Az ilyen másodlagos „import”-nál a mozgás fő típusa szintén a zsákmány lehetett. (Pl.: a nagy dániai mocsárleletek – Ejsbøl, Illerup, Vimose, Nydam,... – esetében kiderült, hogy a leletek nem a helyi angol lakossághoz tartoztak, hanem azokat az erre „tévedt” délebbi germánoktól szedték el, feltehetőleg harcban. Az ún. katonák alatt a római hadseregben szolgált, majd leszerelése után eredeti hazájába visszatérő germán „zsoldosokat” kell érteni, akik magukkal vihették kardjukat is. Ezzel kapcsolatban két dologra szeretném felhívni a figyelmet. A témával foglalkozó kutatók szeretik eltúlozni eme kikerülési mód jelentőségét. Nem szabadna azonban elfeledkezniük arról, hogy a birodalomban eltöltött huszonöt évi szolgálati idő után aligha távoztak ezek a boldogulásukat eleve itt kereső, immár római polgárrá vált, és talán már helyi családdal is rendelkező katonák. És még ha távoztak is, fegyverzetüket, mely a kincstáré volt, leszereléskor javarészt le kellett adniuk, de a megmaradót sem vihették ki szabadon a birodalom területéről. Amennyiben mégis kivitték, úgy máris csempészésről beszélhetünk. Ami a katonákkal való kikerülésnél az igazán fontos – és ezt a kutatók általában nem veszik figyelembe –, az az „intellektuális import”. Lehet, hogy a fegyverét nem vihette magával, de annak ismeretét, és az arra való igényt feltétlenül, ami az első helyi darabok elkészítését nagyban ösztönözhatta és elősegíthette. Az illegális és a legális kereskedelmet együtt vizsgálom, mivel a kettő tulajdonképpen ugyanazt jelenti, csak az egyik még a tiltó rendelkezések előtti időkre érvényes. A zsákmány mellett ezek lehetnek a kikerülés legfőbb típusai – a távolabbi területekre elsődlegesen importált tárgyak esetében pedig vitathatatlanul az „egyetlen”. Felmerülhet a kérdés, hogy a rómaiak eladtak-e az ellenségnek ilyen kitűnő fegyvereket. Nos, a válasz csak „igen” lehet, és ennek legegyszerűbb bizonyítékai maguk a tiltó törvények. Az első ilyen Kr. e. 8-ból ismert, mely csak a birodalommal éppen harcban álló népekre vonatkozott. A 2–3. századból is vannak fegyverre és nyersvasra érvényes rendeletek. A teljes fegyverkereskedelem betiltására vonatkozó törvény nyugaton 438–39-ben, keleten 455–57-ben született meg. A legegységesebb 534-ből származik, melyben Justinianus fejvesztés terhe mellett megtiltotta fegyver kivitelét a birodalom határain túlra. A kereskedelem (csempészés) folyamatos létét épp a tiltások állandóan szükséges megújításai mutatják. A kereskedelmet lebonyolító személye egyelőre csak nagyjából ismert. Egyrészt az egyéb tárgyakkal üzletelők bővíthették készletüket a fegyverekkel is, másrészt leszerelt katonák kezdhettek polgári foglalkozásként a számukra jól ismert „áru-cikk” kereskedelméhez. Mivel a dolog indulótőkét igényelt, a tisztek könnyebben válhattak kereskedővé (egy centurio tizenhatszor akkora összeget kapott leszereléskor, mint egy egyszerű közlegény).

A kikerüléssel kapcsolatos másik kérdést az irány jelenti. A fontosabbak a vízi utak lehettek, de egyes területeken kénytelenek voltak kocsin szállítani portékájukat.

* * *

Itt érkeztünk el az egész kérdéskörnek már a bevezetésben vázolt metszéspontjához, mely az alapproblémát jelenti – az eredet kérdéséhez. Mivel minden további megállapítás erre épül, ezért ez az első, amit tisztázni kell minden egyes darab esetében. A római eredet vagy a germán másolás vagy hamisítás eldöntése már azért is fontos lenne, mivel a germán termék nem számít importátnak.

Az eredet meghatározására öt módszer áll rendelkezésünkre a kard tipológiája és morfológiája mellett. Az első kettő a röntgenanalízis és a metallurgia. Egyrészt az alapanyag származási helyét lehet megtudni általuk, másrészt olyan rossz állapotú darabokról

is fontos információkat (pl.: kard alakja a tokon belül, damaszkoltság) közvetítenek, melyeket más módszerrel vizsgálni nem is lehetne. Elsősorban Lengyelországban végeznek ilyen vizsgálatokat. A mintás kovácsolás, azaz az ún. damaszkolás, típusa – néha eleve a léte – is ezek révén állapítható meg. A damaszkolt kard kétféle fém – az ún. lágyvas és az acél – különféle típusú összekovácsolásából létrejött igen rugalmas, mégis nagyon erős, rozsdamentes pengét jelent. Az a fémek eltérő szén, foszfor és fluor tartalma. Egymás mellé helyezett vas- és acélrudakat magas hőfokon összekovácsolnak. Az így kapott rudat kettéveszik, a darabokat egymás mellé teszik, majd összekovácsolják. Ezt az eljárást addig ismételtetik, míg végül egy hosszú, mintás lapot kapnak eredményül. A lapot vas magra tehetik, élként vasat rakhatnak rá, vagy belőle készíthetnek élet vas pengéhez. A technikát a birodalom nyugati felében is csak a Kr. u. 3. században látjuk feltűnni.

A maradék módszer a szelektálásra a bepecsételés és a berakás. Pecsétnyom a penge vagy a nyelv tövén szokott előfordulni. Lehet valamilyen mesterjel vagy betű(k)ből álló. A szöveges pecsétek nem oldhatók fel mindig egyértelműen. Az „F” jelentése valószínűleg „fecit”, az „M”-é „manu”, a többi talán névrövidítés (készítőé vagy tulajdonosé) lehetett. A berakás a pengető egy vagy mindkét oldalán kialakított és megformált mélyedés kitöltését jelenti valamilyen eltérő anyaggal (többnyire sárgaréz). Jelenleg huszonöt ilyen kardról van tudomásom – egyikük a Magyar Nemzeti Múzeumban, a többi külföldön –, s mindössze hat származik közülük a birodalomból. Ennek megfelelően az ábrázolások fajtái is korlátozottak, ám mindig római témájúak. Victoria, Mars, légiósas manipulus-jelvényel, győzelmi babérkoszorú (corona triumphalis), pálmaág (palmetta). Datálásuk viszonylag pontos. Mars Ultor és Venus Victrix kultusza Commodus korában és véget, tehát ezen darabok gyártása is megszűnt a 2. század legvégén. Az a rétegből előkerült és a 3. század közepéig keltezhető néhány darab nem kivétel, inkább jó példa arra, hogy egy kard gyártása és földbe kerülése között körülbelül ötven év telt el. Ezen kardok importja a B2–C1b-ben történhetett, összefüggésben Marcus Aurelius, Commodus és Caracalla háborúival. (Kikerülésükben is feltehetőleg főleg az ajándéknak és a zsákmánynak volt szerepe.)

Egyelőre bizonyítékokkal alá nem támasztott teória, hogy egyes ábrázolások akár a germán hadistenek egyikét is jelenthették (a főnököknek küldött ajándékon könnyen elképzelhető lenne.) A teória alapja az, hogy a germán mitológia főistenei (köztük Frey helyett a régi hadisten Tyr) megegyeztethetők – és már akkor meg is feleltették őket mind a rómaiak, mind a germánok – egyes római istenekkel. Ékes bizonyítékai ennek Tacitus Germaniáján kívül a napok nevei a latin és germán nyelvekben. (Például: Thor isten nevéből a csütörtök dies Iovis a latinban, jeudi a franciában, Donnerstag a németben, Thursday az angolban és thorsdag a dán nyelvben.)

* * *

A kutatók általában a római eredet bizonyítékának fogják fel a bepecsételést, a berakást és a damaszkolást. Egészen biztos, hogy az esetek többségében ez igaz is, de néhány ellenpélda arra int bennünket, hogy alaposabban vizsgáljunk meg minden egyes darabot, és hogy az említett módszereket a disztíngválásra ne fogadjuk el fenntartások nélkül.

Metallurgiai analízissel megállapítható a vas bányászásának helye. Ez azonban egyrészt nem bizonyítja a kard készítésének helyét (hisz volt importja a nyersvasnak is), másrészt Bialából ismert egy pecsétes – tehát „római” darab, melynél a vizsgálat a lelőhely melletti bánya vasát mutatta ki!

Pecsételt jelek előfordulnak germán típusú kardokon is, a germán kovács tehát készíthetett hasonlót – másolta, ha nem ismerte, vagy hamisította, ha tisztában volt az értékével. Ugyanakkor római típusú kardokon is feltűnnek germán szimbólumok. A bepecsételt nevek többsége is frank eredetű (bár ez még magyarázható lenne azzal, hogy egyre több germán katona szolgált a római hadseregben).

A berakás technikája a germán kovácsok előtt sem volt ismeretlen. Kardon is előfordul, de lándzsahegyek esetében gyakori is volt. Az ábrázolások egy része annyira szemantikus a jól kidolgozott többihez képest, hogy erősen másolatok másolatainak, vagy emlékezetből készített daraboknak tűnnek. Téma alapján az egyetlen biztosan római csoportot a hadsereg adott részének külön gyártott légiósasos ábrázolásúak jelentik.

A damaszkolás pedig egyelőre az 5. századtól bizonyított a frankoknál, de ennek korábbi ismerete sincs kizárva. És végül, az összes itt felsorolt római technika bizonyító ereje semmivé lesz egyetlen kikerülő római kovács révén. Akár fogolyként, akár leszerelt katonaként került is ki, alkalmazhatta tudását, vagy továbbadhatta azt valaki másnak. Az igény a római minőségű és kivételezésű fegyver iránt megvolt a germánoknál is.

Kákonyi Gellért

Történelemből – mese: Asterix és Vercingetorix

Elhangzott: a számból, 1994. április 18-án egy egyetemes törti szemináriumon...

Most megmutatom, hogyan lesz a történelemből mese, és a meséből történelem. Körülbelül úgy, mint a fából az a bizonyos vaskarika. Látszólag könnyű dolgom van, de még az elején kérem, senki se jegyzeteljen! Képzeljük el, a kincstári ütött-kopott szék fenekünk alatt pihe-puha fotellé alakul, így hallgassuk hát e modern mesét. Kész? Akkor fejest a közepébe.

Tartsunk egy leltárt!

Van egy híres gall emberem, *Vercingetorix*, az i. e. 52-es év nagy hadvezér-népvezér felfedezettje, kinek nevét Caesar is félte, ezért aztán rövid úton hidegre is tétette. 1903 óta Clemont Ferrandban felállított szobra emlékezteti az utókort a hajdani hősré.

Végül, de nem utolsó sorokban, van egy Asterix nevezetű „kakas” (gall), aki szintén az idők előtti ötvenes években élt Gallfálván, mindig nyargalt, megáldva sok fúrfanggal. Ők az én őshőseim, de nézzük, mit tudunk Vercingetorixról? Róla, azt hiszem, a felsőfok is kevés volna... a hős avernus, aki a római zavarokat felhasználva i. e. 52-ben majdnem az összes gallus népeket lázadásra bírta, Gergoviánál csatát is nyert, az egybegyűlt törzsek őt választották fővezérükké, de midőn másodszor is nyílt ütközetet kockáztatott, a germán lovasság keményen megverte, és Caesar Aliso várába szorította. Vercingetorix semmit sem tehetett Caesar ostromművészetével szemben. A felmentésére siető gallus csapatok nem érthettek el semmit, mire Vercingetorix kérte övét, hogy adják meg magukat, és kedvezőbb békefeltételek kieszközlése végett Caesarhoz vezettette magát, de az galád módon („Jaj a legyőzötteknek!”) láncokba verette, és diadalmenete után i. e. 46-ban megölette...

Szomorú történet, de ezzel nem kerültünk közelebb portréjához. Nézzük, mit mond Caius Julius a Gall háborúban című művében ellenfeléről:

„... a lankadatlan buzgalom kemény szigorral párosult benne, a vonakodókat súlyos büntetéssel kényszerítette parancsai végrehajtására. (Kínzás, máglyán pörkölés, levágott fül, kiszúrt szem). Rendkívüli előrelátás, megérzés lakozott benne. Optimista volt, a nagy vereségek után is, és újult erővel látott céljai megvalósításához... A vesztes háború után kijelentette, a háborút nem egyéni érdekből, hanem közös szabadságukért indította meg, s mivel fejet kellett hajtaniuk a sors előtt, hát rendelkezzenek vele tetszésük szerint, vagy engeszteljék ki halálával a rómaiakat, vagy adják át élve nekik...” Tragikus végzet, tragikus sors, hősi halál... Tegyük egy szál virágot neve mellé, és lapozzunk!

Most Asterixen a sor, mutassuk be őt is, hogy „mutat be” a rómaiaknak. Erre (rajzos) írásos forrásaink elég megkérdőjelezhetetlen bizonyítékot adnak... például: a Főnök-török című „rajzos-annales” egy bekezdése: „Krisztus születése előtt 50-ben járunk, és a térképen egy legyőzött Galliát látunk: „Gyenge, mint a harmat, ezért római gyarmat. Az egész? nem! Tán beteg a római farkas, kibabrál vele néhány gall talpas! A közeli helyőrségekben (Kisrombus, Visibus, Crampus, Hubertus) bizony, az élet nem habostorta.” Asterix történeteinek színhelye Gallfalfa – a „korabeli” térkép szerint a mai Bretagne vidékén –, s hogy egyedül vinné véghez csodálnivaló kalandjait? Nem! Barátai a következők:

– *Obelix*: az állami díszkőkihordó Asterix barátja, és óriási vaddisznó rajongó. Mindig szereti a kalamajkát, mindent hátrahagyva követi barátját. Csak legyen kilátás vaddisznóra s harcra.

– *Csodaturmix vagy Magicoturmix*: „Csodaturmix külseje csodapapi. Specialitása a gall csoda-papi. Erőgerjesztő bájtala a legnagyobb siker, de más receptet is kifőz, ha kell.”

– *Ha Kornikálfix (Hangianix)* – a bárd – dalol, népe nem szívesen húzná ki egy bárd alól. Tehetségét csak egy ember ismeri el, s ez ő maga. De ha elhallgat, vidám cim-bora.”

– „A törzs vezére *Muszklifelix*, emberei tisztelik, ellenségei félik. Egy dolog van, amitől retteg, hogy az ég esetleg a fejére eshet. De biztatja magát emberünk, amíg élünk, remélünk.”

Említék még két epizód szereplőt, *Amnézix* gyógyaport és *Kisnyápix* ifjoncot. Megvannak hát a gallok, de hol járnak a mi dicső légionáriusaink? Megszállva tartják a fél (vagy kerek) világot, bátor harcosok, de ha „gall földre” vezet útjuk, menten elapad „bátorságkútjuk”. Hol vannak hát a hódítók, őrjáratkor nem keveset lódítók, tódítók, köpönyeget elég sűrűn fordítók... A csapat élén *Iulius Caesar* halad, híres felkiáltással: „Add meg Cézárnak, ami az enyém!”

Követi őt a bátor *Caius Bonus*, kinek szakálla a földet, esze a faágakat verdesi. Mögötte közvetlenül *Dinosaurius* kormányzó ballag, az ő kihalásának oka nem hirtelen klímaváltozás, hanem egy-két jól irányzott, istenes, nagy gall pofon. Ne bántsuk a vezéreket, hiszen nem tehetett arról *Supersonius Centurió*, hogy eszét a feje helyett a csizmájában vitte, s a döntést *Firniacusnak*, helyettesének ítélte. Hogy viselte a láthatatlan erdei harcot az egyszerű római katona? *Lotusfactus decurio* a táborba menekült, mert a parton, ököllel „vitatkozó” vikingeket és gallokat látott. Nem járt jobban *Balgatípus* közlegény sem, első őrjáratában éppen Obelixszel és Asterixszel hozta össze a vakvégzet. A fején egyre sokasodó, terebélyesedő kék-zöld foltok jelentek meg. De ne feledjük el a római jellemű *Arról Coldus* különítményest, ki a sűrű erdőn vágta át (saját) magát, hogy átvágjon egy-két fufangos gall fenegyagyán.

Ez az a híres római fennség? Világhódító és kultúra teremtető értelmiség? Egy-két ügyes gall ripityára veri a légión hadtestet.

Ez a képzelet! A vadkanzabáló Obelix és kiskutyája, a pöttyös *Mirnix-dirnix*, Asterix, ki testi felépítését tekintve gyengécske, hisz termete elmarad a tízéves gyermekétől, de esze akár a Wilkinson borotva! Éles, vág, mint a szike, de kedves, jóságos, elhiszik-e?

Azt hiszem, felesleges az összehasonlítás! Vercingetorix és Asterix ugyanolyan őriások, gallok! Vitézek, fogékonyak az újra –, harc, kaland az életelemük, de hiúk és viszálykedvelők. Két dolgot szeretnek: harcolni, és ravaszul szólni...

Ősök és hősök a mai franciáknak. Mint nekünk Árpád és Botond, nekik Vercingetorix és Asterix. Vercingetorix véres háborúban harcolt hazája szabadságáért, Asterix a filmen és a képkockákon harcol a rajzfilm dicsőségéért. Ne tegyünk köztük rangsort, mindkettőre egyformán szükségünk van. Szükségünk van a történelemre és ennek idealizált – lehetőleg korhű – megjelenítésére, megfilmesítésére is. De elég legyen a fennkölt eszmefuttatásból, inkább nézzük a képregényeket! Asterix és a Nagy átkelés – ez a történet már az Újvilágba, a hírneves Amerikába, a Glu-Glu madár földjére vezet, vagy Asterix a helvétek között, ahol Obelix – a dagadt – megissza a hektós hordó teljes tartalmát.

S itt a következő kaland, Asterix, a gall harcos, ki móresre tanítja a nagyképzű és hazudozós Bonus Caiust, s ezzel még nincs vége; Asterix és Obelix a vikingekhez indul, Pif-paf és Mamlaif törzséhez, Kisnyápix gall ifjonc kiszabadításáért...

Egy szuszra, ízelítőül ennyi. Kíváncsi vagy, mi az, hogy „Főnökfőtörő”? Belefáradva az ókorszigorlat tételsorának végtelen hosszú jegyzékébe, lapozd fel az Alfa magazin egykori lenyűgöző képregényeit! A kettő megfér egymás mellett. Ne tartsa magát senki ép-kézláb ókorásznak, aki a klasszikus auktorok mellett nem ismeri Asterix, Obelix, és a többiek tanulságos történeteit.

Felhasznált irodalom:

- Julius Caesar: Gall háborúk
- Révai Nagy Lexikon vonatkozó részei
- Asterix-füzetek

Basa István

Referátumok

A dél-erdélyi bolgár-szláv állam kérdései

A Keán-probléma

A kérdés alapforrása Anonymus krónikája és a XIV. századi krónikakompozíció, melyben három eseménysor kapcsán fordul elő a Keán név. Az első Nagy Keánról szól, akiről a krónika ezt írja: „... és elbeszélétek, hogy Attila király halála után Nagy Keán, Salán vezér öse, aki Bulgáriából jött, a görögök császáranak tanácsára és segítségével miképpen foglalta el azt a földet.” A második Keán-problémával kapcsolatos forrás Salán vezér története, aki mint a magyarok ellenfele szerepel görög és bolgár segítséggel. A harmadik említés egy másik Keánról szól, aki ellen Szent István harmadik háborúját vezette. E három eseménysorból konkrétan a két Keán problémájával szeretnék foglalkozni.

A Keán név eredete a török méltóságjelölő kagán szóra vezethető vissza, amit számos nép használt a VI. századtól (türkök, avarok, kazárok és bolgárok). Anonymus krónikájában szinte ez az egyetlen szereplő és név, amit nem helynévből keltett életre a krónikáiról. Az igaz, hogy a kor kutatói nem fogadják el feltétlenül, hogy a Keán névben a dél-erdélyi és dél-alföldi bolgár fennhatóság emléke maradt volna fent. Ha mégis, akkor László Gyula „kettős honfoglalás” elméletét is hozzá lehet kapcsolni a témához. A „kettős honfoglalás” szerint a késő avarok – valószínűleg onogurok – lehetnek azok, akik Kovrat kagán Bolgár Birodalmától vándoroltak 670 táján a Kárpát-medencébe. Ezek a „bolgár-törökök” avar fennhatóság alá helyezkedtek. Letelepdedési területeik közé tartozott Dél-Erdély is. Az Erdélyi-medence nyugati peremén a Maros és Küküllők találkozásának vidékén látszólag előzmények nélkül tűnnek fel a késő avar katonai uralkodó réteg lovas, fegyveres sírjai. Baráthelyen, Haribán és Muzsnaházán a lovassírok késői kengyelpárokkal, ívelt oldalpalcás zablákkal, öntött szíjdíszekkel és késői lándzsacsúcs típusokkal a VIII. századi avar katonai réteget képviselik. A korábban alig megszállt Maros-völgy állattartásra, legeltetésre alkalmas mellékvölgyeiben is feltűnik a késő avarság. Sajnos, az avar korszak második felének leletei is csupán településtörténetileg értékelhetők. Egyelőre nem dönthető el, hogy melyik társadalmi réteggel vagy típussal állunk szemben, és hogy ezek meddig maradtak fenn Erdélyben. A régészeti lelőhelyek elterjedéséből csak arra lehet következtetni, hogy a késő avarok területe a Maros középső völgyébe és a Küküllő alsó folyására (vagyis településterületük Torda, Marosújvár, Kisakna sóbányáinak vidékére) szűkült le. Dél-Erdély más folyóvölgyeiben is találhatók leleteik, de ők főleg állattenyésztésből élhettek. A Maros középső folyásánál a leletek szűk területre korlátozódtak. Amint már korábban is említettem, fontosak ezen terület sóbányái és aranybányái, amelyek megélhetést biztosíthattak az itt élő késő avaroknak. Az avar uralom valószínű helynévi bizonyítéka a Küküllők neve, amely a török kökeleý – „kökényes” szóból származik. A Küküllők völgye a régészeti leletek tanúsága szerint 567-től folyamatosan az erdélyi avarság központja volt.

Egy érdekes kísérletet szeretnénk még a késő avarokkal kapcsolatban bemutatni, amit a múlt század végén Fischer Károly Antal hajtott végre. Fischer felvetette, hogy a fehér és fekete magyarok kérdését meg lehet oldani a suba színekkel. Kérdőíveket küldött szét országszerte, tudakolván a subadíszítést. A kapott válaszokból az derült ki, hogy a

„fekete subások” Kelet-Magyarországon és Erdélyben találhatók. E megállapítás alól csak Dél-Erdély kivétel, ahol fehér szűr volt a viselet. A fehér magyar – fekete magyar kérdést László Gyula szerint a „kettős honfoglalás” elméletével lehet magyarázni. Az orosz őskronika adatai alapján tartja László Gyula a fehér magyarokat késő avar elemnek, a fekete magyarokat honfoglaló magyaroknak. A Fischer-féle szürelméletet mai néprajzosaink tévesnek feltételezik. A másik nép, amely Erdélyben a honfoglaló magyarok előtt megtelepedett, a szláv volt. A szlávok első biztosan keltezhető jelenlétére Erdélyben, a mezőbándi temető déli „avar” szélén lévő 24. sírban talált lepénysütő tál, a „klebec” utal. Keltezése 600-630 közé tehető. A jelek arra mutatnak, hogy Békás- és Tölgyes-szoroson át a VII. század elején szláv csoportok hatoltak be a Maros felső folyásvidékére. A VIII. században az Ojtozi-szoroson át jelentékeny szláv csoportok költöztek a Fekete-víz – Csernavoda, Kászon és Kovászna folyók völgyébe. Régóta ismert, hogy „szláv eredetű földrajzi név... a háromszéki medencében... olyan nagy számban található, mint sehol másutt egész Erdély területén.” A helynévkutatás arra mutatott rá, hogy a Marostól délre a szláv helynevek aránya sokkal jelentékenyebb, mint Észak-Erdélyben. Délen a románok a szláv helyneveket közvetlenül a szlávból kölcsönözték, míg északon a románok a szláv neveket is a magyarból vették át. A dél-erdélyi gyakorlat szerint a szlávok a románok betelepülése után is sokáig fennmaradtak. A nyelvészeti érvekből és a helynévkutatás eredményeiből úgy tűnik, hogy a X. századi erdélyi szlávság nagyobb tömbjei Dél-Erdélyben éltek.

A harmadik legfontosabb nép a Dél-Erdélybe települt bolgár-török etnikum volt. A kérdés az, hogy hogyan kerültek ide. Az Avar Birodalomban 791 őszén Nagy Károly támadásának hatására meginduló válság a 800-as évek elején megdöntötte az avar hatalmat a Kárpát-medencében. A belháború megtizedelhetette az erdélyi avar arisztokráciát is, mert ők a juguruss fennhatósága alá tartoztak, aki alulmaradt a belviszályokban. 802 és 804 között Krum bolgár kán csapatai megjelentek a Tisza vidékén, és megdöntötték a kagán hatalmát. Krum hadjárata még aligha érintette Erdélyt. A bolgárok győzelmük után nem szállták meg a Dél-Alföldet, ezért a terület frank protektorátus alá került. 827-831 között Omurtag bolgár kán általános támadást indított a Közép-Duna-vidék ellen, elfoglalta a Szerémséget és Kelet-Szlavóniát, valamint a Tisza-vidék bizonyos, pontosan nem ismert részeit (talán ilyen lehetett Csongrád is).

A bolgár hódításokat 832-ben Malamir kán a keleti frank birodalommal kötött békeszerződésben biztosítja. Az erdélyi bolgár uralomra csak egyetlen adat van 892-ből, amikor Arnulf király Vladimir bolgár kánhoz küldött követi útján kéri, hogy „ne engedélyezze a sóvásárlást (illetve szállítást) a morváknak” (Annales Fuldenses a. 892.). Ebből tudjuk, hogy a bolgárok a IX. század folyamán rátették a kezüket Erdély sóbányáinak egy részére, s kereskedtek is az alattvalóik által kibányászott sóval. Szerencsére az erdélyi bolgár uralomra egyértelmű és jó régészeti bizonyítékokkal is rendelkezünk. Döntő fontosságú a maroskarnai temető. A maroskarnai leletek pontos párhuzamait nagy számban ismerjük Bulgáriából, a központokból és temetőkből egyaránt. Maroskarna nem egy délről észak felé „terjeszkedő” bonyolult „régészeti kultúra” peremjelensége, hanem a Duna déli oldaláról anyagi kultúrája valamennyi elemével együtt, a maga teljességében áttelepített lakosság temetője. A bolgár telepek kis területre korlátozódik a Maros középső folyásvidékén, 30-40 kilométeres sávban a folyó két partján. Nem kevésbé meglepő „sziget” valamivel feljebb a Maros mentén a csombordi temető. A csombordi ékszereknek csak Bulgáriában van párhuzamuk, ott viszont szinte valamennyi 9-10. századi temetőben.

Oláhdálya-Trojánról olyan bolgár telepet ismerünk, amelynek élete megéri a X-XI. századot.

A Maros völgyét minden valószínűség szerint Omurtag kán hadai hajtják bolgár uralom alá 830 táján. A Tisza felől és az Olt mentén támadtak, ez a két út nagyon fontos lesz később is a Maros menti bolgár telepés központok számára. Katonai erővel biztosították a telepeseket, akik a megszállási övezetben fekvő Marosújvár, Mezőakna, Sóvárda és Torda sóbányáit aknázták ki. Feladatuk lehetett a sószállítás megoldása az Olton és a Maroson. A szállítmányok egy részét a Tiszán Csongrádig vontatták és a morvákhöz irányították, de nagyobb részét Belgrád felé szállították, onnan a dunai bolgár kánságba. Életmódjukkal elzárkóztak a környező népességtől. A „csontvázas” temetkezésből bolgár-török elemnek tartják őket. A régészet még nem tudta alátámasztani azon nyelvészeti sejtéseket, mely szerint Brassó, Krassó, Barca, Barát hely- és folyónevek mögött a bolgár-törökök állnak, mert a Barcaságban eddig nem találtak nyomokat. Mások a barcasági hely- és folyóneveket onogur-bolgár eredetűnek tartják, de régészeti leletek ezt sem támasztják alá. Maros menti bolgár központ Apuleun római erőd fehér kőfalai között lehetett, erre utalnak a régészeti leletek is. A fehér falakból ered a Belgrád név, amit a környező szlávság évszázadokon át használhatott tovább, a szláv elnevezés szláv közvetítéssel juthatott át a románba, ami az újkorig megőrződött. A kisszámú erdélyi bolgár-török lelőhely jelenleg nem sokat árul el a telepített és a helyi szláv lakosság viszonyáról, de a technika átvétele kimutatható a szláv oldalon.

A Salán problémába nem akarok belemenni a teljes mélységig. Anonymus Salán leírása bizonyos megszorításokkal igaz lehet, mert nem lehetetlen, hogy a Tisza-vidék meghódítása és elfoglalása idején szembe találkozhatott a bolgárokkal, ahol gazdasági érdekeltségei voltak (Csongrád, Belgrád). Nem tudjuk pontosan, hogyan történt Erdély megszállása. Fogadjuk el, hogy a honfoglalás első állomása Erdély elfoglalása volt. Az erdélyi bolgár uralom jelentős, de kisszámú képviselői a sokezernyi túlerő elől menekülni sem tudtak, a csombordi temető tanúsága szerint magyar uralom alá kerültek, a temetőt a 10. század elején ugyanúgy békén tovább használják a bolgárok. A hiányos közlések és felderítés miatt nem tudjuk, hogy a dél-erdélyi késő avarok megérték-e a honfoglalást. Ha megérték, akkor ők lehettek a bolgárokkal együtt, akikre rábízták a sóbányák kiaknázását. Ezt, azért gondolom, mert kevés a honfoglaló magyar lelet Dél-Erdélyben. Csak egy katonai réteget telepíthettek feléjük, amivel biztosították a sóbányák bevételeit. Ennek a katonai rétegnek vezető nemzetsége lehetett a Kán (Keán) család. Nevét az itt élő bolgár-avar népességtől is vehette, ami a vezető méltóságnéve volt számukra, és a gyula méltóságnévhez hasonlóan a tisztség viselőjének személynévévé vált.

Így megmagyarázható lenne, hogy honnan ismerte Anonymus a XIII. század elején a Keán nevet. Alátámasztja még ezt a feltevést a Képes Krónikában való kétszeri előfordulása is. A krónika 30. fejezetében jelenik meg a második tudósítás egy Keánról. A forrás szerint Géza fejedelem azon Belind tanácsára nyerte el Sarolt kezét, aki Kulán földjét birtokolta. Kulán Belindhez adta lányát, hogy tulajdon testvére, Keán ellen harcoljon. Kulán földjét, halála után, Belind örökölte. Ezek a személyek valószínűleg valóságos történelmi szereplők voltak a X. század második felében, ezért közlöm Kristó Gyula értelmezését. Géza fejedelem Belind révén jutott Sarolt kezéhez, vagyis Belind közel állt az erdélyi Gyula családjához. Keán testvérének, Kulánnak a leánya, Belind felesége volt, ez fegyvertársi szövetséget hozott Keán ellen. Györffy György a Bár, Kalán, Kaján helyneveket Keán és Kulán szállásterületének tartotta, ezek előfordulási helyei a

Tisza mentén és Hunyad vármegyére terjedtek ki. Györffy Keánt is a Bár-Kalán nemzetségbe sorolja, amely nemzetség Ond törzséből eredt, és szerintem Keán a Kán nemzetség őse is egyben. Kristó más alapon gondolja magyar főembereknek őket, szerintem csak magyarnak maradhatott fenn emléke ebből az időből, amit Magyarországon élő leszármazottaik tarthattak fenn. A forrásokból tudjuk, hogy Géza véres háborúkat folytatott a Kárpát-medencében. Egyik személy, aki ellenfele lehetett, Keán volt. Ha ugyanis Belind, Kulán veje, hozta össze a házasságot a dunántúli Árpádok és az erdélyi gyulák között, akkor logikus, hogy a házassággal Géza is a Keán elleni szövetség tagja lett, Belind és Kulán fegyvertársaként. Tehát nem lehetetlen, hogy Géza részt vehetett a Keán elleni fegyveres harcokban. Ha a feltevések megállják helyüket, akkor a X. század második felében Keán azzal szerzett hírnevet, hogy testvérével Kulánnal, Belinddel (lehet, hogy az erdélyi Gyula rokona volt) és Gézával szemben is sikerrel tartotta területét, ami nem eshetett messze a Gyulák szállásterületétől. Ő lehetett az egyik tartományúr, aki sokáig emlegette Sarolt szépségét. Valószínű, hogy ez a Keán lesz az, akit Gyula legyőzése után Szent István leverte. A forrás szerint Keán a bolgárok és a szlávok vezére, aki népével természeti fekvésétől fogva, igen megerősített helyen lakott. István Keánt nagy nehézségek árán legyőzte, megölte, hatalmas mennyiségű kincsét megszerezte. A külföldi személlyel történő Keán azonosítást a történészek elvetik, mert Sámuel cári, ceasari címet viselt, és nem a korai kán címet. A történészek különböző helyekre helyezik Keán országát. Ha figyelembe vesszük a forrás bolgár-szláv népességre vonatkozó adatát, akkor területét mindenféleképpen Dél-Erdélybe kell tennünk. Kristó geneológiai feltételezése szerint Keán Gyula leverésekor alig múlt ötvenéves. Úgy tűnik tehát, hogy a geneológiai megfontolás nem zárja ki a Géza-kori és az István-kori Keán azonosíthatóságát.

Keán területét, leverése után, István rokonára, Erdélyi Zoltánra bízta, de ez nem jelentette nemzetségének megszűnését. A szent király valószínűleg áttelepítette őket Baranya megyébe, ahonnan a XIII. században visszatérve a Kán nemzetség megerősítette az erdélyi vajda hatalmát. A nemzetség leghírhedtebb tagja Kán László oligarcha volt.

Kósa Kinga

Kizil Elma*

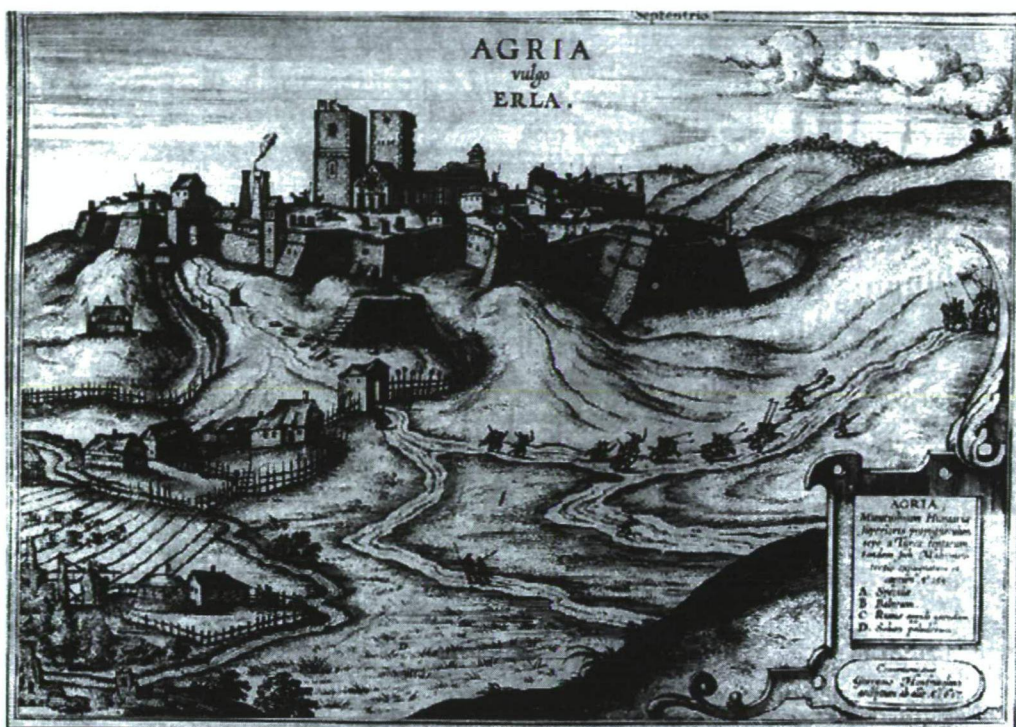
A török kori Eger városképe

Egerben a török uralom 1596-ban vette kezdetét, és 1687-ig tartott. Ez idő alatt a városkép teljesen átalakult. A következőkben ezt kísérel meg bemutatni, különös tekintettel a jellegzetesen török épületekre.

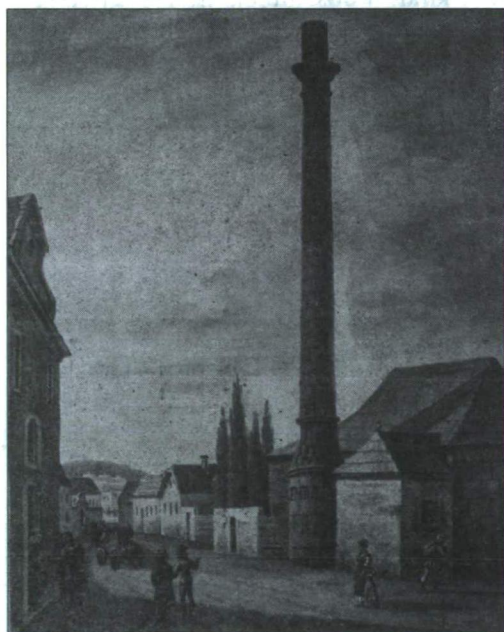
A török építészeti 1501–1610 között élte klasszikus korszakát. Magyarországi emlékei is némi eltolódással ebben az időben – 1550 és 1650 között – keletkeztek.

A városkép megrajzolásánál az utazók leírásain kívül jelentős segítséget nyújtanak a közvetlenül a város visszafoglalása után készült metszetek (pl.: Gian Giacomo de Rossi kiadásában megjelent rézmetszet 1687-ből; szintén tőle egy 1688-as ábrázolás; valamint a városról és a várról 1688-ban egy német mester által készített metszet). Fontos még

* Evlia Cselebi nevezi így Egert. Jelentése: Piros Alma.



Gian Giacomo de Rossi kiadásában megjelent rézmetszet, 1867-ből



Az egeri minaret. Ismeretlen mester litográfia, XIX. század közepe

megemlítenem Georgius Houfnaglius kiadásában (Civitates Orbis Terrarum) 1617-ben megjelent rézmetszetet. Ez azért érdekes, mert a török uralom idején, sőt annak is az első felében készült.

A török Eger merőben keleti város képét mutatta mecsetjeivel, minaréival, csorgó kútjaival. A város jelentős eltörökösödésére utal az is, hogy a tizenhét városrész közül tíz muzulmán volt és csak hét keresztény.

Maga a város nem volt annyira fényes, amennyire a török utazók látni szerették volna. Mind a török, mind a magyar városrészben keskeny, kanyargó utcák, kis ablakú, a külvilágtól elzárt házacsok épültek, alacsony emeletekkel. A török a ma is álló belső várat „magyar várnak” a külsőt pedig „német vár”-nak nevezte, s mindegyik városrésznek külön parancsnoka volt. A külső várban volt a janicsárok ka-

szárnyája. A belső várban lévő egykori püspöki palota az egri pasa palotájául szolgált, de ott lakott a janicsáraga is. A régi püspöki székesegyházat pedig hadiszertárként használták. A vár lábánál elhelyezkedő város, a török elnevezés szerint: a „vár külvárosa”.

Evlija Cselebi áradozva mesél a török földesurak palotáinak gazdagságáról. Arról, hogy ezek a házak mind erkélyesek, és óriási kertek tartoznak hozzájuk. Ezek a házak deszkaszindelyes, keramitos tetejű építmények. Cselebi szerint hétszáz lakásban és palotában volt fürdő. Ő írja még, hogy volt a városban négy medresze (egyházi jellegű főiskola), tizenkét alsófokú iskola és hét dervisiskola, valamint említ még öt kis fogadót, hatszáz boltot, huszonhat csorgókutat és negyvenhat imahelyet. A várost visszafoglaló császáriak szerint nem volt ilyen fényes a helyzet. Ők azt állapították meg, hogy a városnak nyolcszázötven lakóháza volt, de szerintük ezeknek a házaknak a többsége közös telekre épült, összezsúfolt, viskószerű faház. Emeletes ház alig volt, de ezeknek is az emelete fából volt.

A városfal építését a török idők előtt kezdték, de a törökök fejezték be. A négykapus városfalat ötkapussá alakították. (A városfalat három év alatt Köprülü Mehmed építette, és 1658-ban készült el.) A vár megerősítésével is foglalkoztak a törökök. A várfalat sok helyen megerősítették, és kapuvédő művet is építettek („Török kert”). A kapuvédő mű és a falszoros építését az 1617 utáni időszakra tehetjük, mivel a Houfnaglius-féle 1617-es metszeten még nem találjuk meg ezeket.

Mecset, dzsámi, minaret

A muzulmán templom a mesdzsid (mecset). A IX. századtól tesznek különbséget a „pénteki gyülekezési templom”, azaz a főtemplom (dzsámi), és a mecsetek (kápolnák) között. (Elöljáróban néhány szó arról, hogy mi jellemezte a hazai dzsámikat:

- délkeleti beállítottság (kibla),
- centrális alaprajz,
- északnyugati oldalon felmagasló minaret,
- bejáratukat kupolácskával fedett kis előcsarnok (karim) hangsúlyozta,
- a bejáratnál szemben van az imafülke (mihráb),
- az imafülkével szemben oszlopokon nyugszik a fából vagy kőből készült karzat, melyet sűrű farács (kafesz) védett,
- színes ablakok.

A mihráb két oldalán egy-egy hatalmas gyertyatartó állt, és a belső tér megvilágítására felfüggesztett mécsesek sora szolgált. A padozaton szőnyegek, gyékények voltak.)

Dzsámi céljára a török gyakran keresztény templomokat alakított át. Miután minden belső berendezést eltávolítottak, a frekókat lemeszelték, és a meszelt falakra díszes arab írással Korán-idézetek, vagy azokkal díszített feliratos táblák kerültek. A rövid idő alatt átalakított dzsámit rendszerint a várost elfoglaló szultánról nevezték el (pl.: Eger – III. Mehmed). Kis idő elteltével maguk is hozzáálltak dzsámik építéséhez.

A városban a muzulmánoknak három dzsámija állt. A külső várban a „szent zászló dzsámija”, amelyet valószínűleg a Szent Péter templomból alakítottak át, a belsőben a „pasa dzsámija” és a „pasa kis dzsámija”.

Sajnos, ma már Egerben egy dzsámit sem láthatunk, sőt maradványait sem. De maradt ábrázolás róla (pl. ismeretlen mester litográfiája a XIX. század közepéről), melyen láthatjuk a Kethüda-dzsámit és a hozzátartozó minaretet. A dzsámit a török uralom után

száznegyvennégy évig keresztény templomnak használták, majd 1841-ben romos állapota miatt egyik napról a másikra lebontották.

A dzsámi minaretje ma is áll, mint a török kori Eger legjellegzetesebb épén maradt emléke.

A dzsámik többnyire a róluk elnevezett városnegyedek (mahalle) központjai voltak. Több épület is a dzsámik köré épült. A Kethüda-dzsámi minaretje a XVII. sz. első harmadában épült, a lebontott dzsámival együtt. Ellentétben a magyarországi minaretekkel, melyek tizenkétszög alapúak, az egri tizennégyszög alapú. Huszonöt méteres hengertestében a hetven centiméteres csigalépcső 97 fokán keresztül juthatunk fel a körerkélyre (sefre). A körerkélyt gazdagon díszített hasábok és fülkék koszorúja támasztja alá. Az épület falát bemélyített síkdíszítmények szépítik; novaji vörös homokkő kváderekből készült.

A minaret részei: – a 3 méter átmérőjű lábazat, mely oldalán 5,5 méter magasságból futnak le az ismétlődő lándzsavégződésű, duzzadt, pontyhátú ívek, melyek plasztikusan válnak ki az alapsíkból;

– papucs (pabucs), melynek hajlásszöge 80°. Felületét diagonálisan keresztező, plasztikus pálcacatagok sora díszíti;

– a törzs (gödvé), 16,5 méter. Közel két méter vastag, délkeleti oldalán hosszúkás, keskeny rések;

– a 45 centiméter széles körerkély (serefe), melyet egy páratlan 5 tagozatú konzolkoszorú támasztja alá;

– a 8 méteres kas (petek);

– a 6 méteres kőszüveg, melyen címer található.

Eredetileg vörösrézrel burkolt kúp alakú fasüveg volt, mely 8–10 méteres lehetett. Csúcsán – Mekka irányára merőlegesen – aranyos félhold volt. A minaretet az 1890-es években ért villámcsapás miatt felújították. Ekkor készült el a ma is látható kőszüveg.

Sajnos, a mai napig sem tárták fel a minaret zsámolyát, sem pedig a dzsámi alapfalait.

Érdekes adat, hogy a törökök távozása után bevonuló császári csapatok a várbeli mecseteket kivéve tíz mecsetet találtak.

Ha a török városképről beszélünk, természetesen nem lehet kihagyni a török mindennapok egyik fontos tartozékát, a fürdőket. Fejlett fürdőkultúrájuk Egerben is tért hódított, itt tartózkodásuk kilencvenegy éve alatt. Eger ebből a szempontból azért érdekes, mert itt mindkét fürdőtípust megtalálhatjuk. Az egyik a természetes hévízforrásra épített termálfürdő (ilidzsa), a másik, a gőzfürdő (hamam). A két alaptípuson belül létezett egy harmadik típus, az ún. ikerfürdő (csifhamam). (Ez kéttraktusos közös tengelyre épült. Mindkét traktusnak külön bejárata volt. Az egyik a férfi, a másik a női részbe vezetett. Evlia Cselebi áradozva mesél az előkelők gazdagságáról. Arról, hogy hétszáz lakásban volt fürdő, és hogy az előkelők mind fürdőbe jártak.)

A muzulmán hit előírásokat szabott a fürdőzésre. Ilyen volt az, hogy medencés fürdőket csak gyógyforrások fölé építettek, mert a vallás szerint az állandó víz alkalmatlan a test megtisztítására. Ezen kívül a vallás tiltotta a férfiak és nők együtt fürdését.

Egerben négy fürdőről tudunk. Két hévízfürdőről és két gőzfürdőről. Evlia Cselebi három fürdőt említ: „...az egyik a férfiak, a másik az asszonyok, a harmadik az állatok részére...”. Az állatok fürdője bizonynyal az Arnaut fürdő melletti nagy, melegvizű tó.

Ugyancsak Evlia Cselebi két fürdő helyét meg is határozza: „egyik a belső vár kapuja alatt a hídfőnél... A másik a Kalmet-kapu közelében kisebbszerű, keskeny fürdő kályhá-

val...”. Arnaut pasa gyógyfürdője (termálfürdője): Más-más ábrázolásokon az Eger patak más-más oldalán láthatjuk. Így Georgius Houfnaglius 1617-ben kiadott könyvében és Chiarillo 1687-es ábrázolásán. Houfnaglius Balneum (B) névvel jelzi a fürdőt, Chiarillo Bagno Caldo névvel. A Houfnaglius-féle ábrázolásból következik, hogy 1600–1610 között épülhetett. 13,5 méter x 13,5 méter alapterületű volt. Belső tere nyolcszögletes. Falai fölé 11 méteres félgömb kupola borult.

Valide Szultana gőzfürdője a vár bejáratával szemben, a mai Dózsa György tér 1. sz. alatti ház udvarán volt. Másfél méterrel lejjebb a mai udvarszintnél megtalálták a fürdő alapfalait. Eddig az egyetlen feltárt tisztasági fürdő, melynek elrendezéséből következtethetünk elpusztult társaiéra.

Cselebi írja róla, hogy nagyon szép, kellemes vizű, hat kamrájú fürdő volt és az egész kupoláját vörös cserepekkel fedték. Több helyiségből állt. Az első négyzetes alakú, nagy kupolával fedett öltöző, melyben kabinok voltak. Innen csapóajtón át jutottak a dongaboltozattal fedett előtérbe. Itt az egyik oldalon előteres mellékhelyiség, a másik oldalon szárító-törülköző helyiség volt. Innen jutottunk a légfürdőbe. Ennek sarkaiban négy, egyenlő nagyságú, kupolás kis helyiséget alakítottak ki, ahová csapóajtó vezetett. A központi tér egyenlőszárú, görögkereszt alakú. Súlypontjában nyolcszög alaprajzú izzasztópadka (göbek tasi) volt, e fölött pedig cselegyekkel közvetített, 6 méter átmérőjű kupola. A helyiségben a levegő 30–50 °C lehetett. A vendég az izzasztóból a gőzkamrába vagy a szőrtelenítőbe ment. Majd a bejövettelkor megtett úton visszatért az öltöző-vetkőző helyiségbe, ahol ismerőseit üdvözölve, s illatos kávézás közepette baráti társalgásba merült. Az izzasztóhelyiség mellett volt a kazánház. Feltételezhető, hogy ezt a fürdőt mindkét nem látogatta. (A férfiak délelőtt, a nők délután.)

1696-ban Budán kelt okmány – amely Johann Leonard Körnernek, a császári javak egri prefektusának halála utáni birtokait rögzíti – említi, hogy Körner birtokolta a „Hatvani kapu előtti török Bolondvárat és kertet”. Az egri nép úgy látszik Bolondvárnak nevezte a dervisek bektási kolostorát. Az épület még a XVIII. század második felében is állott.

Jacomo de Rossi rézkarcán is láthatjuk az épületet, valamint Chiarillo 1687-es ábrázolásán is ott van az a téglalap alakú épület, melyet Rossi is ábrázolt. A rajz mellett ott az épület meghatározása: „un monasterio Turchesco” (egy török kolostor).

Mindkét rézkarcon a Hatvani kapu közelében ábrázolja a kolostort, ezáltal összecsengetve Cselebi leírásával, melyben az szerepel, hogy „a Hatvani kapun kívül, fehér hattyú gyanánt álló kupolás épületben Dede szultán nyugszik, akinek ez a bektási kolostora.”

A városnak jellegzetes és igen fontos épülete volt a puskapormalom, ez idő tájt a Burutkháne erődtímenye. Köprülü Mehmed pasa építette.

Végül pedig a Barátok hídjá néven ismert, a németek által a második világháborúban felrobbantott hídról szeretném megjegyezni, hogy török eredetű kőhíd volt.

Ezek után abban reménykedve búcsúszom az olvasótól, hogy sikerült gazdagabbá tennem ismereteit a török kori Egerről!

Jancsák Csaba

Élet és fája

Ugye közhelynek tűnhet, hogy az élet és a világ legelterjedtebb képe (jelképe) a fa. Egy fa. S hogy megértsük, mi is indokolja itt a feltételes módot (miért csak első hallásra közhely a fenti kijelentés), vizsgáljuk meg e növény kötődéseit az egyetemes művelődéstörténethez.

A fa alkotja a világ modelljét. A Nap és a Hold láthatók lombkoronája két oldalán, gyökerei mélyre, tudatunk legmélyére, az alvilágba nyúlnak. Talán az sem véletlen, hogy a tudomány is használja a fa rajzát, sziluettjét, sok esetben csak a nevét (demográfia-korfa, pszichológia-fa rajz elemzés, fonetika-hangrendszer, szemantika – a jelentések egymásutániságának ábrázolása).

Igen érdekes a Szeфирá (szeфирót fa) jelképrendszere. A Szeфирá a kabbala egyik alapfogalma, a Széfer Jecirá szerzője vezette be, aki a tíz eredetinek vagy ideálisnak tekintett számot nevezi így. Később az elnevezés az emanáció tíz fokozatát jelentette, amelyek mind a teremtető isten egy tulajdonságára utalnak, és együtt – fát alkotva – magát az istent illetve a teremtetést jelképezik.

Az emberi története során gyakran aktualizálták a fában a férfi megtermékenyítő erőt: Dionüszosz ábrázolásaiban, szőlőfürtök között borostyánnal és szőlőindával körülfont, fenyőtobozban végződő pálca alakjában, vagy olyan mitológiai motívumokkal, mint például egy óegyiptomi elbeszélésben a hős (Bata) esetében: phallosból kibuggyanó vér-cseppből kirajzolódó fa. Ilyenkor a megfelelő attributumokkal (nőj, dagad). De miért ilyen kitüntetett az élet jelképei és/vagy a világmodellek között? A genealógia a család jelképeként miért nem a gyermekláncfűt használja – vagy egyet a számos sokszirmú virág közül? A halál jelképe miért a keresztfa, s nem a szárnyaszegett madár, eltört korsó? Az ember analógikusan hasonló a fához (gondoljunk az alkimisták által olyannyira kedvelt asszonyfa jelképre). Lábával a földhöz gyökerezik, homloka az ég felé tör. A gondolatok, mint a lombkorona. Az emberi alkotások mint a gyümölcsök. Lehet madár a csúcán. Az ilyet a szibériai sámánhagyományban égzengésmadár néven emlegetik, s a lenti (khthonikus) állatok (többnyire kígyó) ellentétéként fogható fel. (Számos szibériai képzőművészeti alkotás ábrázolja madár és kígyó párharcát.) A madarak sokszor a törzstől jobbra és balra helyezkednek el, ilyenkor a Nappal és a Holddal hozhatók kapcsolatba, ezt a kozmológikus modellek egy fajtájának tehetjük.

De milyen is egy fa? Százféle. Csoportban, erdőben él. Mind más és mind egyforma. Van, amelyik hasznos gyümölcsöt hoz vagy érlel (érdekes, hogy mindkét szó többvegyértékű ige: valamit, valahová, valakinek valamiért hoz vagy érlel), van amelyik a somogyi, zalai, erdélyi épületek anyagát adja (adta), mások gyönyörködtetnek. Az életet jelképező fa egyik sem ezek közül. Az életet jelképező fa mindegyik.

A Csangodja-upanisad fája hármassá tagozódású és mindhárom része a halállal is kapcsolatos: „Ha ráütnének e nagy fa gyökerére, nedvedzeni kezdene, így folytatva életét. Ha a közepére ütnének, nedvedzeni kezdene, s folytatná életét. Ha a tetejét ütnék meg, nedvedzeni kezdene, s folytatná az életét. Áthatva az eleven Átmannal, szilárdan áll... S ha az élet elhagyja valamelyik ágát, az kiszárad, ha elhagyja a másodikat, az is kiszárad, ha elhagyja mindet... kiszárad az egész... Elhagyatva az élettől meghal e lény, de az élet nem hal meg.” (VI. 11, 1-3.)

A fa élete titok számunkra. Ha mozdul, mint Machbeth megvalósuló rémképében Dunsinene erdeje (a skót-kelta szó négyszögletes erdőt jelent – Voigt Vilmos szerint ez az emberi alkotásra utal) a létező világ végét jelenti. Ez nem véletlen. Némely archaikus hagyományok mint a nő lakhelyét, vagy a nő azonosítását a fával, őrizték meg. Másutt az életfát, mint női princípiumot jelenítik meg, mellyel a fa középső részéhez kötött állatok kapcsolódnak – mint a termékenység hordozói. Egy hettita rituális szövegben állt az, hogy a fával oroszlán hált, leopárd hált, „medve ugrott rá”. (A fával való paráznalkodásról lásd még: Jer. 3,9.) Csodálatos az emberi lét ismétlődéseire utaló „nem esik messze a fájától”-kifejezés. Az élet sajátja, hogy képes önmaga újratermelésére időben és térben egyaránt. Ilyenkor bizonyos időbeli szakaszoknak megfelel a nemzedékek sora. Az élet négy fokozaton fut át: születés, növekedés, visszafejlődés, halál. (Persze van ettől eltérő mitológiai séma pl. születés - élet - halál - újjászületés, de ezek mindenképpen hasonlók abban a rendszerben, melyben az élet felfelé tartó vonalának vége, a növekedés végső stádiuma azonos a virágzással, a termés beérésével.)

Az életfa belsejében rejtőzik az élet, és legmagasabb célja: a halhatatlanság. Telipinu, a meghaló és feltámadó isten kultuszát keltő hettita szövegekben, az isten előtt a földből örökzöld fa (*eia*) emelkedik ki, melynek „belsejében bárány faggya, annak belsejében a mezők magja és bora, annak belsejében a hosszú élet és az utódok”. A halhatatlanság értelme az, hogy továbbadódik térben és időben. Azonos forrásra vezethető vissza a hettita *eia* szó, úgy mint az orosz *iva* (fűzfa), vagy az ófelnémet *iwa*. Ezek kimutathatóan rokonságban állnak az ifjúság és a hosszú élet jövődöléseivel: lássuk a görög *aion* szót, mely kor, élet, nemzedék jelentésű, vagy a latin *iuvenes* (ifjak), és az óind *ayus* (életerő) szavakat.

A teológia kezdetei is a fához kapcsolódnak. Buddha egy fügefafa alatt nyeri el a felvilágosodást. Ez a fügefafa azonban sokkal régebbi. Az örök fügefafa (*ásvatta*) leveleiről már a védák és az upanisádok azt írták, hogy gyökerei a levegőbe tapadnak, ágai a földre hajlanak (ez a fejreállított fa a nem-valóságos jelképe, a meg-nem-halásé, az örökkévalóságé). Később a hinduizmus három fő istene (Brachma a teremtető, Siva a pusztító és Visnu a megtartó) e fa három ága. A jelenések könyve életfájához új motívumok társulnak: „Az utca közepén és a folyam két partján az élet fái álltak. Tizenkétszer hoznak gyümölcsöt, vagyis minden hónapban teremnek, a fa levelei meg a népek gyógyulására szolgálnak”. (22,2).

A fordítva álló fa képzetének ideológiai hátterét egy burját sámántörténet világítja meg. Egyszer a sámánok áldozatot mutattak be a tenger istennőjének, hogy így kérleljék: adja vissza egy elrabolt gyermek lelkét. Ebből az alkalomból áldozati nyírfácskát (cölöpöt) állítottak, báránybőrt tűztek rá, és tejpálinkával teli üstöt helyeztek mellé. Az istennő nem jelent meg, míg az egyik sámán a nyírfácskát meg nem fordította és a földre le nem nézett, hiszen az istennő odalent lakik. A csúcsával lefelé forduló fa jelentését Ivanov S. V. kutatta. Szerinte útként tekinthető, mely az alvilágba visz.

A fára szegezett szenvedő isten sem csupán keresztény jelkép. Odin, a germánok főistene a világfára (*Yggdrasill*) szegezve, testrészeit áldozza, hogy a mindentudás birtokába jusson. De miért van rá szüksége? Sámán? A kiválasztott gyötrelmes tanulása és felavatása során valami fán (vagy létrán) jut el a felső világba, ahol megszerzi a tudást. Máskor az alsó világba száll alá (ahol minden viszony fordított: az élőből holt lesz, a láthatóból láthatatlan), gyakran e fa gyökerei mentén, ahol az emberiség ellen támadó szörnyek tervét tudja meg, meg is küzd velük. (Az utazásnál visszatérő sámán előbb az ágakat látja, majd a törzset, végül a gyökeret.) Ilyen térképeket láthatunk sámándombokon. Nézzük! Az úgynevezett napos-holdas világfát így ábrázolták a szelkupok: a bőr külső oldalát hatalmas fa díszíti, három vízszintes vonallaljelzett gyökerei

lenyúlnak az alsó részig, ahol – két oldalán – három emberalak sorakozik. A dob középső részén egyetlen rénszarvas húzta hétszánlábás szán látható, a rajta ülő emberrel. A fa koronája alatt balról sugaras kör (Nap), jobbról félív alakú Hold található. A magyar folklorisztikában évszázados hagyománya van annak, hogy világképünket innen eredeztetjük. Diószegi Vilmos ír a Sárretudvariban lakó Víg Sámuelről, ki mint bojtár már gyermek korában a rétből bolyongott a nyájjal, Bihar és Békés nádasai közt. Itt hozta össze a sors egy bizonyos Bütüm nevezetű öreg darvással. Tőle hallotta, hogy van a világon egy csodálatos fa, amelyiknek kilenc elhajló ága van, mindegyik egy-egy erdővel vetekszik. „Ha elkezdene kavarogni, ombolyogni, abból támad a szél. Olyan csodálatos nagy fa ez, hogy nemcsak a Hold jár el az ágai között, hanem a Nap is. De ezt a fát csak az leli meg, hol van, merre van, aki foggal született, és kilenc álló esztendeig nem vesz mást a szájába tejnél egyebet. Azt meg tudni való – tette hozzá Víg Sámuel –, hogy tátus az ilyen. Az emilyen ember csak a hírért hallja, hogy van, látni nem láthatja.”

De a magyar sámánizmus megléte mindmáig vitatott, inkább a mesekincsben található égígérő fa – motívumokat szokták bizonyítékként felhozni. (A mitológiai kutatók, mint Hoppál Mihály és Diószegi Vilmos, valamint a mesekutatók, mint Kovács Ágnes.) Azonban amint Dégh Linda kutatásaiból tudjuk, a magyar mesékben a tetejettlen fa csupán mesekezdő motívum – utána a mese folytatódhat bárhogy. Megemlíthetjük, hogy a sámánizmus és a világfa összefüggéseivel a magyar őstörténet és a régészet is foglalkozik. Néhány éve Diószegi Vilmos még mindezt a magyar sámánizmus bizonyítékának tekintette, a régész László Gyula már úgy gondolta, hogy a leletek világfa-karcolása nem magyar, hanem avar munka, és hogy az ősmagyar vallás nem is a sámánizmus lett volna. De térjünk vissza a világfa ábrázolásaihoz!

Az obiugorok háromféle rajzának grafikai megoldásából következtethetünk arra, hogy képzeteik szerint mely világban lehetett a helyük. A csúcsával felfelé álló, s felette elhelyezett Nappal elképzelt fa kétségtelenül a középső világé. A korongból lefelé álló az alsó világé. A korongból felfelé pedig a felső világ fája. A fa helyzetének vizsgálatakor megemlíthetjük az altáji törökök egy mondáját, mely szerint a föld köldökén, mindennek a középpontjában nő minden földi fa legmagasabbika, egy nagyon magas fenyő, amelynek a csúcsa Baj Ülgön (a főisten) lakásáig ér. Ezt a fát találjuk az altáji török rámandobokon is.

A hagyományok – mint láthatjuk – nagyon sokféle szöveget őriztek meg, melyben közvetve vagy közvetlenül szó van a fáról. A szövegek egyik csoportja a fa külsejét, jelképeit, részeit írja le. Itt a fa statikusan van jelen. A másik csoport szövegeiben a leírás funkcionális nézőpontból történik, s ez a természet és az ember egységét, a makro- és mikrokozmosz egytelenségét bizonyítja. A leírás rendszerint a főbb ünnepekhez van rögzítve. Persze a legnagyobb szakrális értékkel a világ teremtetésének tere (a világ közepe, ahol a világfa áll. De a hely jelölésének számos más módja is van: kút, oltár, tűz, áldozati oszlop stb.) és ideje (a mítikus ősi, korai, első idő kezdete, mely megelőzi a történelmi időt) bír.

Ajánlás:

Diószegi Vilmos: A honfoglaló magyarság hitvilágának történeti rétegei (in: Népi kultúra – Népi társadalom, Bp., 1969.)

Szűcs Sándor: Az égbenyúló fa a sárreتي néphitben (in: Ethnographia 1945.)

Jankovics Marcell: A fa mitológiája (Csokonai, 1991.)

Voigt Vilmos írása in: Világfa (próbaszám, 1991.)

Diószegi Vilmos: A pogány magyarok hitvilága (Bp., 1983.)

„... kinyeret, mög a bélit...” Parthiscum

Néhány héttel ezelőtt családunk kedves ismerősénél, parányi, korhűen visszaállított tanyáján töltöttem néhány napot. A nádfödeles házikó döngölt talaja, fehérre meszelt falai a konyha sarkában kézzel tapasztott búboskemencét rejtettek. Színes rongyszőnyeggel borított padkáján melegedve, kezemben az aznap sült tápai kenyér ropogós hajával hallgattam ismerősöm elmúlt idők hagyományait őrző történeteit.

A kemence forró fala, a kenyér illatát őrző konyha gyermekora falusi környezetét idézték, szüleivel, nagyszüleivel eltöltött esték hangulatára emlékeztették: „Azóta sem ettem olyan kinyeret... olyan igazit.”

Közben arra gondoltam, vajon unokáim asztalára kerül-e valódi házi kenyér, vajon tudják-e majd milyen is az a kemence. Hiszen a kinyér, a tanyaiak nyelvén kenyér népünk legtiszteltebb eledele volt, különösen a tiszta búzakinyér.

Számos fajtáját ismerték tájegységenként, vagyontól függően más-más alapanyagból, különböző elnevezéssel. Ismeretes a homokon termő rozból készült kenyér; a kétszerest búza és rozs keverékéből sütötték. Az árpából, zabból, kukoricából készült kenyér nagy szegénységet jelentett. Háború idején a városiaknak csak az ízetlen barnakenyér, a gyászkenyér jutott. A böngyölekenyér a szegények eledele volt, mely a gyékény megszáradt, majd megörölt gumójából készült.

Népünk régebben szinte mindent kenyérrel evett: levest, mártást, paprikást, sőt a száraztésztát is. Ősi bibliai hagyomány örökeként a kinyeret szent tisztelet övezi. Az idősebbek a földre ejtett kinyeret még ma is fölveszik, majd megcsókolják és megesszik. Ha egy gyerek leejtette, vagy eldobta a kinyeret, azonnal rászóltak, esetleg meg-

büntették miatta „Így köll bálni a Jézuska testivel?” – intelemmel kísérve. Aki kenyérrel dobálózik, még abban az esztendőben meghal. Aki rálép, éhséget fog szenvedni, aki a morzsájára tapos a Szépasszonyok táljába, azaz rontásba hág – tartja a mondás.

Az egész kinyeret még ma is, mielőtt megszegnék kereszttel jelölik meg. Az első szeletből, a pilisből, amely a púp, vagy másnéven szakáll felé esett, minden családtagnak ennie kellett. Ezenkívül a kenyérnek van béle, haja, hasa. A bél és a felső héj között sütés közben keletkezett üregnek angyalfekvés, angyalhely volt a neve. A vékony szelet a világos-, a vastag pedig a sötétkaraj. Tápén arra is vigyáztak, hogy a szegésnél a kenyér púpja a Maros felé álljon. Alsótanyán az állapotos asszonyt e szavakkal kínálták: „Karajt adok, hogy fiad lögyön.” Erre a válasz: „Beleharapok, hogy bodor lögyön.”

Az új esztendőt, önálló családi életet egész kenyérrel kellett kezdeni, új házba, lakásba azzal együtt költöztek.

A gyeviék érdekes szokása volt az új kutya házhoz szoktatása. Valaki a családból a bal hónaljában három napig hordott három darabka kinyeret, melyekből három hajnalban egyet-egyet megetettek a kutyával, így az a házhoz szokott. A hiedelem szerint viszont az a kutya, amelyik morzsát kap, megveszik tőle. Ahol pedig nem nevelik föl a macskának minden kölykét, ott nem tudnak jó kinyeret sütni.

A mezőn dolgozóknak a morzsát össze kellett gyűjteniük és hazavinniük. A morzsa kint esetleg „rosszak” kezébe kerülhetett volna. A tarisznyában visszahozott kenyér, a madárlátta kinyér. Múlt századi hiedelem szerint annak elállott a hideglelése, aki talált kinyeret evett. Ha

valaki más maradék kenyerét megette, rámaradt az árvája. Ha a kisgyerek nehezen kezdett el beszélni, a koldus kenyeréből kértek a számára. A vízbefúltakat nagypéntöki kinyérrel keresték.

Alsóváros-paprikaváros, Belváros-úri-város, Felsőváros-kinyérváros. A délvidéki, bánáti gabonát a napóleoni háborúk idején Szegeden rakták hajóra a felsővárosi Tiszán. Ezen a részen, többek között a mai Maros utcában laktak a hajósgazdák, házaik padlásán hatalmas gabonarakktárakkal. Az őrlést a közeli vizimalomban végezték. Mindezekből következett, hogy itt bontakozott ki az ún. kenyérsütőgető asszonyok társadalma. Minden nap egy nagy kemencényi kenyeret dagasztottak, sütöttek, majd elindultak a Klauzál téri kenyérpiacra. Kenyér mellett főleg selyemcipőt vásároltak tőlül a városba betérő tanyaiak. Itt szereztek be a parasztsaládok a kenyeret akkor, ha halottjuk volt és a torra készülődtek.

A házikenyér sütésének ősi helye a parasztkemönce, banyakemönce vagy búboskemönce. A kenyérsütés a gazdasszonyok egyik legtiszteltebb, kultikus odaadással végzett munkája, amelybe beletartozik a sütés egész folyamata, a liszt tisztítástól a kisült kenyérnek a kemencéből való kivételéig és megmosdatásáig. Ezt bizonyítja a különböző folyamatok előtti körösztözés is. Hagyomány szerint nem jó kenyeret sütni jeles napokon, ünnepeken, kedden és pénteken, palántázás és búzavetés napján. Aki nagycsütörtökön süt, annak háza eső nélkül marad.

A kenyérsütés folyamatának fontos mozzanata a kemence felfűtése. Ha nagyon felfűtik, a kenyér cigány lősz. Ha sületlen maradt, a tápaiak szerint „rosszak okádtak bele a kovászbá”. Elhárítására az asszonyok pókhálót, macskaürüléket, elhagyott söprűkórót gyűjtöttek, amit azután venyigeparázsra raktak, majd megfűstölték vele a kamrát és a sütéshez használatos eszközöket. A gyevi asszonyok három helyről

kértek úrnapi ágat, azt fölforralták, majd kilenc lében megmosták belőle a sütőteknőt, szitát, keresztvesszőt. A levét mindig nyugat felé öntötték.

Másik fontos alapja a kenyérsütésnek az élesztőkészítés. Komló-, bor- és sörélesztőt használtak, de a hagyomány szerint, ha a gazdasszony élesztőjét meglopják, nem sül szép magasra a kenyér. Ilyenkor vagy visszalopta, vagy kilenc háztól kért kölcsön. Régebben az élesztőbe szenteltvíz, és búzaszentelőkor szentelt apróra vágott búzaszál került. Az élesztőt használták szédülés ellen és epilepszia kezelésére is. Az asszonyok elsőként beáztatták az élesztőt. A kellően átmelegedett lisztet szitán keresztül a sütőteknőbe öntötték, ahol az élesztőnek fészket formáltak. Ezt követte a kovászás folyamata. Eközben mindenkinek csöndben kellett maradnia. Ha közben valamelyik családtag belépett, a hiedelem szerint szemével verte a tésztát, és az nem kel majd meg kellően. A tápaiak szerint tilos volt mosdatlan szemmel nézni a készülő tésztára. Ha ez megtörtént, egy bögre vízből kilencszer kellett a szemet megmosni, majd a vizet a kovászra önteni. A fészekbe került élesztőt azután összekavarták a kovásztévő kalány segítségével. A készülő tésztába feloldott só is tettek. A kelni kezdő kenyértésztát kovászás után a sütőabrosszal beborították. Ebből az abrossból vetették a búzát is.

A dagasztáshoz hajnalban kellett fölkelni. A gazdasszony, hogy időben elkezdhesse munkáját, vánkossal fejét a kenyérkosárra, nyáron kötőjével leborított kűszöbre hajtotta. A dagasztás igen fárasztó munka, hiszen olykor 40–50 kg liszt felhasználásával történt. Ha ez nem történt meg kellőképpen, Alsótanyán így tréfálgoztak a gazdasszonnyal: „számár vót a víz-hordó, szúnyog vót a dagasztó”. A dagasztás után történt a szakajtás, majd a kenyér bevetése a megfelelő hőfokra izzott és kitakarított kemencébe.

A két óráig tartó sütést a következő mondásokkal befolyásolták: A gazdasszony szájával cuppogott, csettintett nyelvvel és karját a magasba lendítette a „sülj áldott, pirulj áldott!” óhajjal kísérve. Kiszomboron az égiektől várták a segítséget: „szentök szaporítsatok, angyalok domborítsatok!”

A kisült kenyér felső részét megmosdatták, ettől lett szép piros héja és nyílt ki rúzsásra, majd a földre tették, ha pedig több kenyér készült a kinyerespóc volt a helye. A mosdatóvíz betegségektől óvott, az égzengéstől való félelem ellen is itták. Szemborogatásra, lábfájásra is használták. Tűzvész megelőzésére a háztetőre öntötték. Az éppen fogyasztott kenyér kosárban a szentsarokba került. Úgy vélték, hogy a kenyér színében Krisztus is ott ül az asztalnál a családi körben. A kenyérkosárban búzaszentelőkor szentelt pár szál búzát is tartottak.

Régebben minden kenyérsütésnél külön kúdíscipó is sült, amely a család elhalt tagjait illette. Ez a felajánlás szent kötelességnek számított. Betartására a következő, Kálmány Lajos által feljegyzett, jázovai

monda figyelmeztet: „Amikor Krisztus Urunk kúdísrühában lenn járt a földön, egy asszony könyeret sütött, egy cipót is szakajtott a kúdus számára. A cipó nagyobbra nyílt, mint a kenyér. Mögparancsolta a fiacskájának: fiam én elbújok. Ha majd idegyűn a kúdus, azt mondd neki, hogy édősanyám nincs idehaza. Nagy vas-tag télikendő volt a nyakán. A sütőteknyő alá bújt, a sütőlapátra hasalt rá. Hát mikor odamönt az Úristen a házhoz, a kisgyerök elébe: nincs itthon édősanyám, elmöhet Isten hírvél, nem adhatunk sömmit se. Jól van fiam, ha nincsen itthun – aszonta Krisztus Urunk – jobban tudom én mint te. Maradjon a teknyő a hátán, a sütőlapát a hasa alatt, a kendő möh a nyakán. Teknyősbéka lött belüle. Möh is látszik most a teknyő a hátán, a sütőlapát a hasán, a vas-tagkendő a nyakán.”

(Bálint Sándor: *A szögedi nemzet* – alapján. Móra Ferenc Múzeum évkönyve, 1976)

Majzik Andrea

Száz éve született Aba-Novák Vilmos

Néhány pillanat alatt fejünk fölé suhanó felhők vészjósló sötétje elől gyakran kerestem menedéket az omladozó vakolatú szürke falak, a villamos ablakaiból másodpercekre felvillanó épület boltozata alatt.

Porta Heroum – a város kapuja az, amely elsőként köszönti az ideérkezőket. Csak az ünneplő ruhája kopott már. Ódon, titokzatos falai megmentésre várva, türelmesen sorban állnak a szépülni, tetszeni vágyó épületek között. Titkát negyvennyolc éve mélyen elrejtve őrzik a több rétegű, „szakszerűen” vakolt falai. Európa egyik legnagyobb, 250

négyzetméter nagyságú freskói pihennek ott napfényre, kíváncsi tekintetekre várva.

Aki megálmodta és létrehozta, a Szegedhez több alkotásával kötődő Aba-Novák Vilmos. Városunk a Nemzeti Galéria és a Móra Ferenc Múzeum szervezésében, márciusban megnyílt életműkiállítással emlékezik a száz éve született művészre.

Festő és grafikus pályafutásának kezdetét a Képzőművészeti Főiskola éveire vezethetjük vissza. Tíz év elteltével az érdeklődők az Ernst Múzeumban tekinthették meg első grafikai kiállítását. Két évvel később festészeti tárlatával szerepelt ugyanitt.



Aba-Novák freskója a Hősök kapuján

Az expresszionizmus és az olasz novecento formanyelvét magába olvasztó, harsány színezésű festészetének kedvelt témája volt a vásár, a cirkusz világa.

Savonarola című rézkarcával 1925-ben nyerte el a Szinyei Merse Pál Társaság grafikai díját, majd a társaság tagja lett és éves nagydíjasa. 1928-tól három éven át a római Magyar Akadémián dolgozott, és valamennyi velencei biennálén ott volt munkáival. Hazatérése után mutatta be Budapesten a Rómában festett anyagát, majd Milánóban gyűjteményes kiállítást rendezett, több képe került olasz gyűjteményekbe.

1931-ben megnyerte azt a pályázatot, melyet a szegedi Dömötör-torony belső boltozatának és oldalfalainak megfestésére írtak ki.

Egy évvel később a páduai egyházművészeti kiállításon aranyérmet nyert terveiért. 1933-ban készült a jászszentandrási római katolikus templom freskója, 1936-ban a Hősök Kapuja, két év múlva a székesfehérvári Szent István-mauzóleum és a városmajori templom freskóit festette meg.

Számos aranyéremmel, nagydíjjal jutalmazták alkotásait. Többek között elnyerte az 1936-os párizsi világkiállítás Grand Prix-jét. Munkái Amerikában is sikert arattak. 1930-tól hét éven át képzőművészeti magániskolát vezetett, majd 1938-tól a Képzőművészeti Főiskola tanára volt. 1940-ben, halála előtt egy évvel elnyerte a velencei Biennálé nagydíját.

Aba-Novák Vilmos szegedi magángyűjteményekben található munkái mellett két jelentős alkotásával is büszkélkedhet városunk. A meghatározás sajnos nem pontos, hiszen míg a Dömötör-torony freskói igen megromlott állapotban, de láthatóak, addig a Hősök Kapuja képei többszöri vakolás után teljesen eltűntek. Restaurálására néhány reményteljes próbálkozás után sem került sor, annak ellenére, hogy az ország legnagyobb freskója rejtőzik a Pogány Móric tervei alapján épült és Lőte Éva szobraival kiegészített városkapu „szürkesége” mögött.

Miután 1931-ben befejeződött a Dömötör-torony restaurálása, Aba-Novák Vilmos nyerte el a már említett pályázatot a

falak megfestésére. Olyan egyháztörténeti kompozíciót kellett alkotnia, amely egybe foglalja Krisztus megkeresztelését, Szent Gellért pogány magyarokat térítő cselekedetét, Szent Dömötör és az Árpád-ház szentjeinek alakját.

Az elkészült freskók a nedvesség miatt tönkrement, salétromos falon megrongálódtak, a színek lemállottak. Sürgős megoldásra volt szükség. Elnyerve Back Bernát gazdag műgyűjtő anyagi segítségét, egy belső kötényfal készült, melyre a mester másodszor is megfestette művét.

Szegedhez fűződő másik alkotása, a Hősök kapuja freskója. Pálffy József polgármester javaslatára, 1936-ban született meg a terv, mely szerint az első világháborúban elesett szegedi katonák emlékéét őrző kapu készüljön.

A pályázóknak a hősi halottak dicsőítése mellett Horthy Miklós szegedi tevékenységének témáját is fel kellett dolgozniuk. A pályázatot, néhány ellenérv dacára, melyek a modernségét bírálták, egyértelműen Aba-Novák Vilmos nyerte el.

Vázlatait személyesen mutatta be, majd egy hónappal később már az eredeti méretű szénrajzos kartonokat állította ki a szegedi múzeumban. A mű mindössze hat

hét alatt készült el. Az állványon görnyedve egész nap elszántan pingáló mester alkotása az arrajáró szögediek számára is modernként hatott: „hagyd abba, Novák!” – mondogatták úton-útfélen. Az avatóünnepségen a kormányzó is személyesen megjelent. Beszédét Hóman Bálint kultuszminiszter mondott.

A freskók kilenc évig őrizték alkotójuk emlékét, 1946-ban a témájuk miatt el kellett tüntetni ezeket. A meszelés alól előtűnedező freskókat három év múlva végleg elvakolták a külvilág elől. A művész hozzátartozóinak kezdeményezésére 1988-ban próbálták meg először kibontani, de sem ez, sem a négy évvel későbbi kísérletek, pénz hiányában nem hoztak megfelelő eredményt. Azóta áll a freskók mellett maga az épület is, a felújítandó épületek türelmesen várakozó sorában.

Aba-Novák Vilmos napjainkban is látható alkotásai megtekintésére – a kiállításra csalogató, a festő alkotását ábrázoló, színes, figyelemfelkeltő plakátnak is köszönhetően –, a nyár elejéig sokan látogattak el Móra Ferenc Múzeum második emeleti kiállítótermébe.

Majzik Andrea

Káromkodó eleink (2.)

Pihenő

„...termőjét illetlen káromlotta, azért káromkodása tanúk által is meg világosítván... az város Piarczán való Deresben ötven kemény pálcza ütésre ítéltetett“ – olvashatjuk az egyik káromkodási perben született ítéletben. S ilyen végzés nem is egy született a XVI–XVIII. században.

A magyar trágár beszéd nyelvi adatai között szép számmal szerepelnek *káromkodások*, ezek közös jellemzője: dühöt kifejező, durva, trágár, vagy a vallásos érzületet sértő kifejezések. Röviden szólva minden olyan kifejezés a káromkodás kategóriájába tartozik, amelyekben vallásos tiszteletben részesülő személyeknek vagy fogalmaknak durva, trágár szavakkal való szidalmazását találjuk meg.

Egy részüket a nyelvi forma és a kommunikatív funkció alapján *káromlásátkoknak* nevezhetjük, lényegük az ördögnek való felajánlás, s ezáltal Isten mindenhatóságának kétségbe vonása: 1596: „Gal kowachnak vitettem 12. Apro vasat, hofi az Rejbicz zekeret el keziche, hofi az *eordeogh vigie* eo kegmt Innet” (Kolozsvár), 1675: „az D. nus házamba jővén engemet igaz iámbor Nemes embert elsőb rutul szidott, vak kutyának eztis mondván: hogy az *ördög* mind apástul tégedet *vitt volna el*” (Kolozsvár), 1794: „... mód nélkül több izben nyelveskedvén... anyossát szidalmazta, boszorkányozta, *ördöggel vitette*, ménkövel ütette” (Zemplén).

Gyakran viszont aképpen káromkodtak az emberek, hogy „dísztő” jelzők kíséretében egymás lelkét emlegették. A *lelkeződések* is az istentagadást valószínűsítették meg, ezért is büntették. 1597: „Sardine be mene be rugwan az aytot monda az uranak Aha Sardy *beste lelek* kwrwa hize(m) meg kaplak egizer (Kolozsvár); 1751: „... azt kérdem tőled, hogy szedtélle füvett meg gyógyításra vagy nem ha nem szedtel ne is szedgyél hogy megh gyógycsd hadel kinlodgyék *kutya volt a lelke*” (Simontornya).

A leggazdagabban adatolható csoportnak a *míveltetések* nevet adhatjuk. Jellemzőjük, hogy bennük a nemi cselekvésre utaló, azt jelentő igék vannak, gyakran – mert a káromkodási pörök jegyzői sokszor nem is merték leírni e szavakat – eufemizált formában: 1585: „Mondanak Az olahok Curwa Az Annya varatoknak *Baszom az Annyat ...*” (Kolozsvár), XVII. sz.: „Meg ne szánts d ördög attá s(alva) v(enia) *b...m a lelket* mind magadnak, mind Urad(na)k” (Vác), 1756: „Anna Patáj ibidem degens annorum cir. 30 jurata examinata fassa est Hasonlo köz hirül hallatta hogy a nevezett Segesdi György pénzt el lopta volna, de ugyan csak valamennyi hibával vissza attá, hanem azt nyilván tudja és halotta szájabul szám nélkül mihelt megharagudott vala valakire hogy Millingos, Milliom forgós, disznó, lánczos, lobogós, labdás kutya disznó, attá teremttével káromkodott, rutt atkozódásokat követett, maganak is e fatensnek az mondotta *Ludvércz fétke és azok is baszanak meg*” (Petrikeresztúr), 1754: „... ezen szókra fakadozott volna *mívelné az annyát, lelkét* mind annak aki exegvált, mind pedig annak is, a ki exeqváltatott” (Eger), 1780: „Ördög attázással és *anya míveléssel* szidalmazta vala” (Cegléd). Néhány példa az eufemisztikus formákra: 1749: „Hát el mene innet az a' Tot *bujnék az Annya valagába*” (Szentbenedek), 1753: „Nyikulitza mindgyart szidni s otsmanyitani kezde minden fele rut szokkal mondvan kurvasnak, gyilkosnak, tolvajnak, bestelennek *es küldvén vagy butatván* (Salva venia) *az Annya valagába*” (Abrudfalva), 1774: „Bunnal az *Anyád pitsájába...*” (Bábalalma).

A *gyalázkodásokban* becsületsértő, rágalmazó kifejezések találhatók, ezek valamilyen módon sértik a vallásos érzületet. Leggyakoribb formája az *atta-teremtettetés*: az, aki atta-teremtettével káromkodott, a Teremtő mindenhatóságát vonta kétségbe, ti. az így gyalázott személyt az ördög teremtésének és ezáltal hívének nevezte. Mivel pedig a teremtett világ nem teremthet, ha valaki azt mondja a másinak ördög teremtetten, megvalósítja az istentagadást, s úgy büntetik, mint az istenkáromlót: halállal: elevenen nyelve kihúzzattatik és elmetszetik, oszlopra felszegeztetik és a delikvensnek feje vétetik mint egy kiskunhalasi ítéletben olvashatjuk. Ennek ellenére nagyon sok perből idézhetünk: 1670: „Az captivus J. az magam aruló satoromban indulván engem rut Isten ellen való szitokkal *ördögh teremtettenek* ördögh lelkűnek kutya lelkűnek... szidott” (Kolozsvár), 1716: „Kertész Istvánt szidalmazta *ördög adtával teremtettenel* mondotta: Házába égetem az ördög atta teremtetten Sodomita fiát” (Zemplén), 1750: „enye *diszno teremtetten* el menél penig aszt monád, hogy ithon maratz, s meg csalál” (Kál).

Hasonlóan az istenkáromlást valósítják meg az ilyen káromkodások is: 1638: „első-benis az aszzony *eb nemzetsegenek* szida Varga Janost” (Marosvásárhely), 1674: „Toth Andrasne... halotta ez Fatens mostoha fja zayabul Anny Vaja ugian a' *kutya szüllötttenek* az en mastoha Anjamnak, hogy egi Malom kereket megh indithat” (Vác), 1734: „Aztis vallya hogy ezen Nyomorussagai előtt cir. 3 esztendőkkkel fenyegette megh Egetőné az Fatenst, hogy Tyukjai a kertben jártanak ezen Sokkal: Varj *Kutya pitsájabul esett*, megh siratod ezt mig élsz” (Szentés).

Régi káromkodási pörök jegyzői bizonyos kifejezéseket, szerkezeteket azok éktele-nül káromló jellege miatt nem írták le, hanem az *ese, esze* (ez és ez) szavakkal helyettesítették írásban a szóban elhangzottakat: 1594: Balassy Gergely így zola: Verd altal eochem az essezt mert mynd egy a bwzy” (Kolozsvár), 1599: „Egy Haydu Balinth nevő zolga kezdy Rut iktelen zokkal zidalmazny zegeny Vramath monduan, keovetheom kegmeteketh, The nagy hasu *ez s e z lilek* kúrua Rhadak Andras” (Marosvásárhely).

(Folytatjuk)

Galgóczi László

Tankönyvek tükrében

Az olvasástanítás rövid története Magyarországon a kezdetektől 1868-ig

A magyar olvasástanítás története valahol a XI. század közepén, a Szent István által alapított társaskáptalani, prépostsági, később székesegyházi iskolákban kezdődött. Itt a még az ókorban kicsírázott latin olvasástanítási módszert alkalmazták, mely a betűket külön-külön, majd a betűk sorát (az alfabetumot), később szavak, rövidebb mondatok olvasását tanította és gyakoroltatta. Az olvasástanulás első szakaszát a mássalhangzók és a hozzáadott magánhangzó együttes kimondása, hangoztatása alkotta. Ez úton sajátították el a betűk (írás kép) nevét, majd azok sorrendjét (elkülönítve a magánhangzókat és a mássalhangzókat). Tankönyv híján, ehhez segédeszközként a Donatus (korabeli elemi latin nyelvtankönyv) elején szereplő alfabetumot használhatták. A diákok az imakönyvek, illetve a Donatus szövegeit magolták.

A XV. században nyomtatott könyvek nyomtatott betűi olvasásának tanítása váltotta fel a kódexbetűk képének tanítását. Ekkortól indult annak a módszernek a terjedése, mely

szerint öt magánhangzóval (a, e, i, o, u) olvastatták a másalhangzókat, oly módon, hogy a kisdíák először a másalhangzó előtt, majd mögött olvasta a magánhangzót (előbb külön-külön, aztán összekapcsolva). A módszer neve sillabizálás volt (a latin syllaba, szótag jelentésű szóból). Ez a mai jelentésével ellentétben azonban nemcsak a szótagolást jelentette, hanem két betű összeolvasásának kizárólagos begyakorlási módját. A sillabizálás-módszer sikerének hatására a hagyományosan meglevő Donatus-könyvek elejére, az alfabétum mellé egyébként értelmetlen szótagoszlopok kerültek.

A XV–XVI. század nagy pedagógiai viharai (Jakob Grussbeutel a hangokat képeken látható állatok hangjával hozta kapcsolatba, Peter Jordan szavakból vonta el a betűket [pl. „Hans – h – mint aki a markába fúj”], Christofforus Hueber német nemzeti nyelvet oktató könyvet írt) Magyarországon a hagyományos módszereket nem forgatták fel, azonban a XVI. század végén, a reformáció magyarországi előretörésével, az iskolarendszerben változás következett be. A hazai iskolák jórésze a református egyház alá került. Ezt ellensúlyozva 1560-ban, a nagyszombati zsinaton Oláh Miklós esztergomi érsek elnökletével létrejött egy határozat, mely a népiskoláról s az olvasás tanításáról rendelkezett. Ekkortól íródnak az olvasást magyar nyelvű gyakorló szövegekkel tanító könyveink. Az első ilyenek a katekizmus-ábécés könyvek csoportjába tartoznak.

Ezekben a Donatus-könyvek példájára, az első oldalon helyezték el az ábécé betűsorait, az azokkal végzendő gyakorlatok útmutatásait, eztán következett az ismert gyakorló szöveg, a katekizmus anyaga. Az első ilyen, az úgynevezett Kolozsvári-ábécéskönyv, csak töredékesen maradt fenn. Az 1553-ban nyomtatott mű feltehetőleg Heltai Gáspár nyomdájában készült. A fennmaradt rész a következő szakaszokból áll: 1. a hangok sorrendje (nagy és kisbetűk), a hangok felosztása (szóló betűk, süket betűk); 2. a hangok összevonása (magánhangzó a másalhangzó előtt és után); 3. katekizmus szövegek. Huszonnégy évvel később jelent meg Bornemissza Péter munkája, a Semptén nyomtatott Négy Könyvecske. A négy részt valójában csak a mély keresztényi szemlélet kapcsolja össze. Közülük, számunkra csak az első rész érdekes, olvasókönyv volta miatt. Tagolódása a következő: 1. a hangok sorrendje (öreg bötük és kissebb bötük), 2. hangok felosztása (szó tévő bötük, kettős szó tévő bötük, mással zengő bötük), 3. hangok összevonása (egy magánhangzó a másalhangzó előtt és után), 4. gyakorlási szövegek. A könyvben helyet kapott a jellemzően magyar betűkapcsolatok (cz, gy, ny, sz, ts, tz) tanítása is. Ezen olvasást tanító könyvek módszere még egyező volt a latin nyelvű oktatás sillabizáló módszerével. Az olvasásgyakorló szöveget is az egy betű, még egy betű, szótag; egyik szótag, másik szótag, szó – úton kellett olvasni: pl. gyé-e-cr=gyer, em-e-ká=mek, gyer-mek, gyermek.

Új szemléletről tanúskodik az 1578 és 1583 között nyomtatott nagyszombati ábécéskönyv, melyet az olcsóbb előállíthatóság kedvéért tabula (tafel) formában alkották, kihagyva belőle a már hagyományos katekizmus-szövegeket. Maga a tabula elnevezés az első ilyen (fenn nem maradt) magyar mű szerzőjétől, Paulinus Péter esztergomi kanonoktól származik.

Apáczai Csere János Magyar Encyclopédiájának megjelenési éve (1653) új fejezetet nyitott a hazai pedagógia történetében. A következő két évszázad új pedagógiai elképzeléseinek az alapot a katolikus illetve protestáns iskolarendszer (városok, mezővárosok, falvak népiskoláinak) kialakulása teremtette meg. Jochannes Amos Comenius 1651 és 1653 között állította össze Sárospatakon az Artificii legendi et scribendi tirocinium – című olvasás- és írástanítási módszertani útmutatóját, melyben arról ír, hogy az olvasás és írás tanítását össze kell kapcsolni és játékosá kell tenni. Ehhez dolgozta ki az úgynevezett előgyakorlatok rendszerét, melyben „a pontok után az egyes vonalak következnek, majd a hajló vonalak és párhuzamosok, a derékszögű és hegyesszögű kampók és kereszték, végül

pedig a körök”. Módszere szerint a betűk közül először a nagybetűket kell sorra venni, mivel ezek az egyszerűbbek és könnyebben leírhatók, ezután kell megtanítani a kisbetűket, és az írott betűket. Comenius alapelve – „amit a gyerek leír, azt hangosan mondja is ki” – megváltoztatta a betűk összeolvasásának eddigi módszerét is. A gyermek előtt a tanító leírta, majd hangoztatta a betűkapcsolatot, ezt a műveletet ismételte meg a gyermek. Eztán veszik kézbe az ábécéskönyvet, az értelmetlen szótagok táblázatával, s ezt már csakis egyben olvassák ki. „A teljes szavak olvasásánál – írja Comenius – ne engedje a tanító, hogy a gyerekek a sillabizáló módszert használják.” Comenius módszere azonban elszigetelt és ismeretlen maradt korának pedagógusai körében, s a gyakorlatban a régi módon ment tovább minden.

1695-ben Kolozsváron, Szőnyi Nagy István írt könyvet acélból, hogy ezen változtasson. Művének címe: „Magyar oskola mellynek mesterségével az okos és serény tanító kiváltképpen az idősbeket írás olvasására XII. órák alatt megtaníthattya”. Benne határozottan elutasítja a sillabizálást, ami szerinte „hiábavalóság és kerengő útvesztés”, de megtartja a hagyományos fokozatokat: táblára írja a betűket, előbb a nagy – majd a kisbetűket tanítja, és azokat a gyermekkel bizonyos nyomtatott szövegben keresteti.

A népoktatási intézmények XVII–XVIII. századi történetének ismeretében nem meglepő az, hogy a magyar nagyvárosok nyomdái elsősorban latin iskolák, gimnáziumok, kollégiumok számára készítettek tankönyveket. A szakirodalom ezeket latin-magyar ábécéskönyveknek nevezi, mert a gyakorló szövegeket latinul is és magyarul is közölték, és legtöbbjükben van latin-magyar szószedet. Az első ilyen könyv 1630-ban, Pápán jelent meg, Pécselyi Király Imre református prédikátor összeállításában. A következő Lőcsén, 1694-ben, szintén *Abecedarium Latino-Hungarico pro pueris* – címmel. Ez utóbbi a gyakorlószövegek között énekeket és diákimádságokat is közölt. Szerzője ismeretlen. Itt jelenik meg a latin-magyar szópárgyűjtemény is. A szavakat tizenegy téma köré csoportosították: Az Istenről, Az égi dolgokról, Az emberről, A testrészekről, A ruháról, A házról, A konyháról, A rokonságról, A falusi dolgokról, A fürdőről, A számokról. Ugyanezt a változatot adták ki 1714-ben Debrecenben, majd 1755-ben Kolozsváron, 1762-ben Brassóban, 1767-ben Kassán. Az utóbbi két példányon *Iuxta exemplar Debrecensiense* (a debreceni példány alapján) felirattal.

Más ábécéskönyvtípust képviselnek a jezsuiták által kiadott könyvek. 1674-ben jelent meg az első, Kassán. Jellemzője, hogy a betűsorok és szótagoszlopok után itt is az imádságok következnek (gyakorlásra), de ezeket tizenkét kérdés és a rájuk adott egyébként igen terjedelmes válasz szakítja meg, majd két litánia és „Nomenclatura” – címmel szópárgyűjtemény következik. E több kiadást megért könyvből a XVII. század végén kihagyták a polemizáló kérdéseket és válaszokat, valamint a litániákat. Érdekessége, hogy a szójegyzék játékos készítői, tanulást megkönnyítő célzattal, rímekbe faragták a szavakat, kis strófákat alkottak:

Vallum	sánc
Plica	ránc
Vermis	méreg
Venenum	féreg

A XVIII. századból való magyar nyelvű ábécéskönyvek kétségkívül a falusi, a mezővárosi, és a városi iskolák számára készültek. Bennük nincs latin nyelvű katekizmus. Magyar A-bé-ce ismeretlen helyen nyomott s 1719-ben kiadott tizenhat oldalas mű az első ezek sorában. Tematikája, azonos a megelőző művekkel, egyérdekes dologban azonban eltér tőlük. A figyelmes olvasó az egyébként értelmetlen szósorozatok végén néhány értelmes sort vélhet felfedezni: bab, zab, rab, hab (...) már, nyár, kár, vár, bár. Az 1756-

ban megjelent s jezsuiták által írt, A magyar szóllásnak kezdetéről és Módgyárul való keresztényi tudomány – címet viselő könyv érdekessége, hogy a 24 oldalas kiadvány első oldalára, a hazai tankönyvkiadásban először helyeztek iskolai életet ábrázoló képet. A kép jobb oldalán tanító ül, előtte fiú, kezében ábécéskönyv. Középen kislány, kezében tabulával. A háttérben fiúk ülnek és írásbeli feladatukat készítik. A kép bal oldalán egy főpap gyereket irányít a tanítóhoz (utalás arra, hogy Szent Gergely napján kezdődött a tanítás).

Az 1770-es évtized az új irányzatok előemelkedése mellett az iskolarendszer reformját hozta. A falusi, a mezővárosi és a városi oktatás alapja a normaiskola lett. (Az első magyarországi 1775-ben nyílt Pozsonyban.) A norma módszer honosítását az állami tanügyi szervek két úton szándékozták megvalósítani: 1. a norma-iskolákban folyó tanítóképzésen keresztül; 2. szakkönyvek révén. A norma-módszer alkotója Ignaz Felbiger új betűtanítási rendszert dolgozott ki, mely szerint az oktatás az i betűtől kezdve a bonyolultabb betűalakok felé haladt. Leglényegesebb újítása a sillabizálás elhagyása volt. Módszere alapján a tanító rámutatott a táblán lévő „ba” szótagra, majd ezt kimondta, azután rámutatott előbb a „b”, majd az „a” betűre, és jelt adva kimondatta a „ba” szótagot. Így járták végig a gyakorlás céljára készült táblázat összes szótagját.

Az ABC könyvetske a nemzeti iskoláknak hasznokra – című könyvet Rávai Miklós 1777-ben, a Mária Terézia rendelete alapján Ürményi József, Makó Pál, Kollár Ádám, Tetyánszky Dániel alkotta I. Ratio Educationis alapján írta. Hogy milyen egyszerű hatással volt korára, csak egy adat: 1777-től 1852-ig folyamatosan német, német-magyar, német-szlovák, német-szlovén, német-horvát nyelveken jelentették meg. Benne három rész különíthető el: az egyes hangok ismertetése és gyakoroltatása, a hangzóösszevonás (egy vagy többszótagú szavak olvasásának gyakorlása), és egy terjedelmesebb szöveg a folyamatos olvasás gyakorlására („a társaságról” címmel).

A hazai pedagógia történetében új minőségi változást 1806-ban, a Szerdahelyi György által kidolgozott II. Ratio Educationis hozott, anyanyelvi iskolákra vonatkozó rendelkezéseivel. Intézkedései útmutatóul szolgáltak – az anyanyelvi oktatásra alapozva – a tananyaghoz és a tankönyvekhez. A második Ratio a következő három iskolatípust különböztette meg: a falusi és kisebb mezővárosi, a nagyobb mezővárosi és szabad királyi városi népnyelvű iskolákat. A falusi iskolákban a tanító osztott munkaformában, a betűk ismeretét s a szótagok összeolvasását, illetve a nyomtatott szövegek olvasását tanította (az első osztályban heti 2, a másodikban heti 3 órában). A városi, illetve mezővárosi iskolákban jobb volt a helyzet. Itt két tanító, heti 12 órában tanította a betűolvasást és a szótagoló olvasást. A második Ratio után keletkezett könyveket több csoportra lehetne osztani: 1. állami, azaz katolikus, illetve felekezeti ábécék; 2. magyar nyelvű, valamint tüköroldalas, kétnyelvű könyvek. 1803 és 1847 között 34 ábécéskönyv jelent meg, ennek kétharmada a reformkorban. A legtöbb közülük felekezeti jellegű, születtek azonban e szempontból semleges ábécék is (Vajda Péter: Nemzeti Ábécze; Döbrentei Gábor: Magyar ábécze olvasásban gyakorlás végett; Bátky Károly: Elemi olvasókönyv). Ezekből összeállítható e tankönyv csoport szerkezetének vázlata. Három részre tagolhatók: 1. az ábécé bemutatása (ez kétféle lehet: a., nagybetűk ábécérendben való felsorolása; b., a magánhangzók majd a mássalhangzók felsorolása), 2. betűfogalások; 3. olvasási gyakorlatok. Némelyikhez tartozott egy számtani melléklet is, benne arab és római számokkal, valamint a szorzótáblával.

Ebben a korszakban még nem különült el a tankönyv és a tanári segédkönyv (más néven vezérkönyv), a tankönyvíró tanácsait csak a bevezető tanulmányban olvashatták. Ilyen bevezetőt írt 1838-ban megjelent ábécéjének elejére Wurga János is. Így születtek

az első módszertanok. Vajna Antal: Útmutató az olvasni tanításban a tanítók számára előre bocsátott rövid hangtannal (Kolozsvár, 1832, 61 oldal) – című könyvében elsősorban a helyes és szép kiejtés tanítását, Márki József: Módszertan, vagyis útmutatás, miként kelljen a nyilvános elemi tanításban egyszerűen eljárni (Pest, 1884) útmutatójában pedig a falutáblák használatát és a szótagolvasást emeli elő. Az új módszerek az 1845-ös Magyarország elemi tanodáinak szabályai – című könyvben csapódtak le. 17 oldalon minden fontos kérdést tárgyal. Határozottan fogalmazza meg az anyanyelvi iskolák célját: „az írás és az olvasás megtanítása, a kifejezőképesség fejlesztése”. Noha nem olyan hatalmas nagyságú intézkedés, mint a Ratiók, de mellettük s velük szerepe volt abban, hogy 1845 és 1868 között 22 ábécéskönyv jelent meg. A szám nem tűnik kevésnek, ha figyelembe vesszük, hogy a korszak igencsak bővelkedett politikai fordulatokban, s bár a fennálló társadalmi rend nem változott, elképzelhetjük, hogy csak megakasztólag hatottak mindenfajta alkotótevékenységre. Az 1845. utáni ábécék szerkezetéről nem lehet sok mondanivalóm, hiszen ezek felépítésükben megegyeznek az I. és II. Ratio Educationis ábécéinek szerkezetével. Módszerüket tekintve többnyire hangoztatva (azaz írva-olvasva) tanítják az ábécét.

Írásom utolsó részében szeretnék néhány szót ejteni az 1850-es és 1860-as évek ábécéskönyveinek ismeretanyagáról és szemléletéről. Nézzük először a felekezeti ábécéskönyveket. Ezek kivétel nélkül mélységesen vallásosak voltak, nevelési céljukat át meg átszövik az imádságok, valláserkölcsi regulák. Legtöbbjük vallási szövegekben közölte a falusi, illetve városi gyermekek számára nélkülözhetetlen ismereteket. Tartalmi újdonság elsősorban (a napsugarakról, a csillagokról, a kíváncsiságról szóló témák mellett) a nemzeti öntudat ébresztgetése volt. Az író, Grynaena Alajos formai újítása az volt, hogy a gyakorlószöveget anya és gyermeke dialógusává alakította. Az állami ábécéskönyvek sem nélkülözték a vallásos szemléletet. Legtöbbjük ismeretanyaga nem haladta meg a felekezeti ábécéskönyvéket. Az egyetlen, mely talán ismertetést érdemel: Gönczy Pál ABC vezérfonal az írva olvasás tanítására – című, 1864-ben megjelent könyve. Gönczy alapos ismereteket közöl erdőről, mezőről, földről, levegőről emberről, Istenről. Stílusa világos, érthető – nem véletlen, hogy a mintegy hetven oldalas mű az 1868-as törvény után is az egyik legtöbbet kiadott ábécéskönyvünk volt.

Azon a jögon, hogy az utolsó pontot is én helyezhetem el dolgozatom legvégén, elmondanám, hogy ezek az ábécék csak a minimális ismereteket foglalták magukba, csak annyit, amennyi az olvasás megtanulásához elengedhetetlenül szükséges volt. Ennyit követeltek a rendeletek és ennyi fért bele a két-három évnvi tanulási időbe, amely amúgy is többnyire a téli hónapokra korlátozódott. Dologidőben nem lehet olvasni...

Jancsák Csaba

Bibliográfia

- A magyar nevelés története I.* Főszerkesztő: Horváth Márton. TK., 1988.
 Barcsai József: *Az olvasás-írás tanítása*. Baja, 1930.
 Bene Lajos: *Magyar Tanítók Lexikona*. Bp., 1937.
 Bökényi Dániel: *A magyar abc- és olvasókönyvek történeti fejlődése*. Máramaros-Sziget, 1891.
 Zöldes Éva: *Az olvasástanítás történetéből*. In: Bárczi Gusztáv GyPTF Évkönyve, 1964.
 Kenyeres Elemérné: *Az olvasás tanítása és az ábécéskönyvek*. A Magyar Tanítóképző kiadása 1927.
 Ligeti Róbert: *Az olvasni tanulás történetének áttekintése*. In: Pszichológiai Szemle, 1972. 128–131.

Házalóból – farmergyáros

Levi Strauss és Tsai – világcég. Az 1993-as évet 5,9 milliárd(!) dolláros forgalommal zárták, ebből 400 millió dollár volt a nyereségük. A cég mostani vezetője egy kései Strauss-leszármazott, Robert D. Haas. A cég alapítója pedig ... Hát ezt mindenki tudja. És még sok minden mást is tudunk Strauss úrról, ismerjük körszakállas fényképét, a felvilágosultabbak tudják, mit jelent az 501-es, és miért vannak rézszegecsek a nadrágok zsebeiben. Strauss úr biográfiai általában így kezdődnek: „Az 1850-es évek elején, az aranyláz tetőfokán, egy fiatalember érkezett San Franciscóba. Levi Straussnak hívták.” És innen kezdődik az amerikai sikertörténet. De honnan jött ez az ember? Talán nagy tőkével jött át Európából és azonnal vászon-lerakatot létesített az Államokban? Természetesen, nem. És mivel a cégalapító életének korai szakaszát talán csak kevesen ismerik, az én írásom majd ott fog végződni, ahol a többi életrajz kezdődik:

Levi Strauss megérkezett San Franciscóba...

Hőstünk neve nem volt mindig Levi. 1829-ben – mostoha körülmények között – látta meg a napvilágot a bajorországi Buttenheimben, szülei Hirsch és Rebecca Strauss pedig a Löb nevet adták neki. Az idő tájt Németországban a zsidók nem birtokolhattak földeket (máshol sem Európában), így mivel a család anyagi körülményei meg, hogy polgári életet éljenek, Hirsch Strauss számára maradt a házalás. Persze a falusi nyilvántartásokban ilyen megnevezés nem szerepelhetett, csak a valamivel elegánsabb rövidárukereskedő kerülhetett be. A házalás ekkor részben a „legmodernebb”, részben a legnehezebb munkák közé tartozott az Óvilágban. A házaló óriási területeket járhatott be, rengeteg emberrel találkozott, széles klientúrája volt, és csak rajta múltott, mennyi árut tud eladni. Ugyanakkor – éppen a hosszú utazások alatt meg lehetett ismerkedni az éhezéssel, az árokpattal és mindenféle testi nyavajával is. Hirsch Strauss vesztét is ezek a körülmények okozták; 1845-ben meghalt tuberkulózisban. Ekkor legkisebb fia, Löb 16 éves volt. Senki sem tudja, hogy a következő két évet a család hogyan vészelte át. Löb két bátyja, Jonas és Louis az USA-ba emigráltak. 1847-ben Rebecca Strauss (az édesanya) is útlevelet és kivándorlási engedélyt kapott, majd gyermekeivel – Mathilde-dal, Fannyval és Löbbel Brémából az Újvilágba utazott. A család hajóútja Brémától New Yorkig negyvenhárom hétig tartott. Természetesen a 4. osztályon utaztak, ahol még két hét se lett volna kéj-utazás, nemhogy negyvenhárom. A vitorlás az East River-i Ward's Islanden kötött ki, és Löb nemsokára találkozhatott idősebb bátyjaival.

Straussék az 1847-48-as forradalmi hullám miatti létbizonytalanság, a Németországban általános szegénység és a családfeje halála miatt kényszerültek az Újvilágba menni.

Jonas és Louis, a két testvér nem lakkcsizmában és hódbundában fogadták öccsüket (ezek voltak ekkor a gazdagság jelképei). Még nem voltak gazdagok, és nagyon keményen küzdöttek a fennmaradásért. Apjuk hagyományát folytatták; házalók voltak, ami az emigránsok elsődleges foglalkozásának számított akkoriban, főleg a Németországból és a skandináv területről érkezettek között. Löb csatlakozott a családi vállalkozáshoz, ekkor változtatta Levire a nevét, nem tudjuk milyen okból. Nemsokára ő is a Division Street-i raktáruháza járt áruért. Mint a többi házaló, ő is két zsákot cipelt, egyiket a mellén, a másikat a hátán. A csomagok olyan fél mázsát nyomtak, amikor nekiindultak New York külvárosainak. Levi hamarosan vissza tudta fizetni bátyjainak a kezdőkészletre tőlük felvett kölcsönt. A fivérek közül legelőször Jonas Straussnak ívelt fel az üzlete, őt 1848-ban már je-

gyezték a New York City Directoryban, mint a 203 1/2 Division Street-i áruház tulajdonosát. Louis és Levi ekkor még mindig csak házalók voltak. Levi ez idő tájt egy rokonához költözött Louisville-be, Kentuckyba. Itt minden nap egy körülbelül tíz mérföldes körzetet járt be, és három dollár körüli forgalomra számíthatott. Persze voltak negyeddolláros tű és zsebkendő eladásai is, de ez a „szakmával” együtt járt. Az ügyfelek telepések és indiánok voltak. A házalók kapcsolata az indiánokkal különleges volt, mert a többi fehérrel ellentétben nem tekintették őket ellenségnek, csak értéket hozó embereknek tartották a „csomagosokat”. A határhelyőrségek katonai parancsnokai épp ezért előszeretettel használták a házalókat az indiánokkal való tárgyaláshoz. A cherokee indiánok egyébként elnevezték a házalókat „tojásevőknek”, mivel az indiánok étele nem volt kóser, így a zsidó házalók mindenhol csak tojást fogadtak el.

Mint annyi más ember életét, Strauss-ét is a San Franciscó-i Gold Run, az aranyláz változtatta meg. 1848-ban Californiában aranyat találtak, ami elindította minden idők legnagyobb amerikai „népvándorlását”. Mire 1853-ban Levi megérkezett ide, a volt kisvárosból, San Franciscóból 70,000 lakosú nagyváros lett, zajjal és bűnözéssel; rengetegen tűntek el nem sokkal azután, hogy megérkeztek.

Levi Strauss nem tűnt el, hanem sógorával, David Sternnel (húgát, Fannyt vette el Stern) megalapította a Levi Strauss & Co.-t, és felismerve a piac igényeit, kitalálta az azóta klasszikus nadrágot, amely azért lett 501-es, mert a Franciaországból exportált festett pamutvászon-szállítmány ezt a raktári számot kapta.

Hevesi István

Kossuth Lajos emlékkiállítás a Nemzeti Múzeumban

A Nemzeti Múzeum kupolatermébe lépő látogatót a Dankó József készítette Kossuth mellszobor fogadja. A romantikus, már a kultusz-ihlette alkotást, kétoldalt, M. N. Illakovicz 1853-ban készült olajfestménye és Parlaghy Vilma portréja a turini agastyánról ellenpontozzák. A terem bal illeteve jobb félkörívén az életpálya felvezető és lezáró szakaszának relikviáit helyezték el a rendezők, Körmöczy Katalin és Haider Edit.

A családi múlt emlékei közül a Turóc megyéből származó udvardi Kossuth család 1479-ben, Mátyás király által adományozott címeres levele, valamint származási táblája (Vörös Antal 1810 körül keletkezett kézírata) szerepelnek. Tanulóéveit az eperjesi evangélikus kollégium két gimnáziumi felsőosztályos bizonyítványa, valamint ifjúkori rajzai (egyiken 1819-ben készült zsánerkép, fűzfával, patakkal, síremléssel, melynek felirata: Ludovico Kossuth) idézik. Kiállított továbbá fiatal, majd agastyán korában kedvelt hangszere, AU. Wleszner (pesti mester) készítette fuvalája, 1823-ban kelt jogi diplomája és huszonnégy évesen írt jegyzetei a francia forradalomról. Látható a „Reviczky János árváit illető” „Kossuth Lajos táblabíró által elidegenített borokról Tekéntetes Zemplén Vármegye Levél-Tárában, jelesen az 1831. évi Törvény Szék jegyző könyvének LVIII-ik szárnya alatt forduló iromány”. A felkészülés éveiből kiállított megbízólevele az 1831. évi országgyűlésre, hol báró Vécsey Sámuel képviselte, és Kossuth körlevele az Országgyűlési Tudósítások szerkesztéséről (1833-ból).

A reformkori Pest-Buda képei mellett láthatjuk a Törvényhatósági Tudósítások

ügyével kapcsolatos értekezéseket és leveleket, a zugligeti fogadót (az „Isten szemét”), ahol házkutatás után 1837. május 5-én letartóztatták, s a házkutatásra illetve a hűtlenségi perre vonatkozó iratokat; Wesselényi, Deák, Kölcsey és Weber Sarolta (Kossuth édesanyja) a budai József lak-tanyába írott leveleit.

A negyvenes évek közepének hangulatát Batthyány Lajos és Kázmér, Teleki László, Károlyi György, Vörös Antal, Keglevich Gábor, Ujházy László portréi, a Pesti Hírlap lapszámai, a védeyleti alapszabályok, az Ipartestület névsora, egyesületi pecsétnyomók idézik. Mellettük Ferdinánd, az 1847-es országgyűlést összehívó levele, Apponyi György és Zsedényi Eduárd aláírásával, majd a Bajza szerkesztette (1847. június 5-re datált) Ellenőr-szám, melyben közzétették az Ellenzéki Nyilatkozatot. Érdekes színfoltja a kiállításnak az a kokárda, melyet Petőfi Sándor adott 1849-ben, Budapesten Hajós Kálmánnak, ő pedig 1879-ben Hamary Dánielnek, s így tulajdonképpen semmi köze Kossuthhoz, valamint az a kenyérdarab, melyet Kossuth Lajosné (Meszlényi Terézia) adott a szolnoki csatát megelőzőleg egy csapatvezetőnek.

Láthatjuk a Batthyány-kormány minisztereinek, az OHB., a Kormányzó Elnök, a Magyar Nemzeti Igazgatóság (1859) pecsétjeit. A díszterem közepén emelt dobogón az első felelős miniszterek bársonyszékéi (felettük metszett portréik), az 1723-as Pragmatica Sanctio, az 1848-49-ben született alaptörvények, az 1849. évi Olmützi Alkotmány, illetve a trónfosztást kimondó Függetlenségi Nyilatkozat láthatók. A jobb sarokban fellállított vitrin-

ben Kossuth kormányzóelnöki díszruháját helyezték el.

Az emigráció éveiből kiállításra kerültek az emigráns kormány levelei, 1866-os olaszországi légió emlékalbuma (a tisztek fényképeivel), egy nyolc húros pengetős hangszer Kutahyából Kossuth felirattal, a turini remete sakk-készlete, három részben nyitható távcsöve, az amerikai indiánoktól kapott emléktárgyai (egy pár mokaszin s egy mintás sapka), s az a kard, melyet mint Washington kardját adományozták neki a chikagói polgárok, 1851-ben. Visszajutva a kupolaterembe megtekinthetjük a néhai Kossuth Lajos könyvtárának leltárát, s benne érdekes dolgokra bukkanhatunk (pl. huszonhatodik pont alatt szerepel Bismarks Politische Briefe, Berlin 1889.). 1894. március huszadikán fia, orvosa, húga jelenlétében halt meg, március harmincadikán érkezett Budapestre. A kiállítás utolsó darabja egy falragasz Gerlóczy Károly főpolgármester aláírásával, mely Kossuth Ferenc és Lajos Tódor március 24-én kelt

táviratát tartalmazza („Ha a zavargások nem szűnnek meg, a hazaszállításra adott beleegyezésünket vissza kell vonnunk.”).

Lezárásként idézném Kossuth a Pesti Hírlapban közzétett gondolatát:

„Bírnunk kell nagy férfiak képmásait szoborban és rajzokban, hogy jelül szolgáljanak, melyhez naponként elvezessék az apák fiaikat honszerelemre buzdítani.”

Éppen száz évvel ezelőtt történt, hogy a Nemzeti Múzeum átvette Kossuth Ferenctől a turini aggastyán több mint négyezer kötetes könyvtárát, irathagyatékát és utolsó lakásának berendezését. A második, 1924-ben rendezett, kiállítás után az anyag a Parlamenti Múzeum gyűjteményébe került s ott volt annak 1945-ös megszüntetéséig. Az 1848-49-es rendezvények óta nem volt látható együtt. A Nemzeti Múzeum emlékkiállítása október 15-ig látható.

J. Cs.

Bolond vagy zseni?

Téka

Ormos Mária: *Hitler.*

A T-Twins, 1994.

Második, változatlan utánnymás.

A modern kor kutatója számára elsősorban információk, források bősége és ezek feldolgozottságának szintje jelent problémát. A hírközlés, az adminisztráció és a bürokrácia fejlődésével együtt járt a rendelkezésre álló adatok mennyiségének ugrásszerű növekedése. A történész feladatköre így a szelektálásra, és a felgyülemlett anyagok megrostálására is kiterjed. Mindezt úgy kell elvégeznie, hogy ezáltal az események életszerűsége, a történeti folyamatok és személyiségek problematikus oldalai, az alternatívák lehetőség szerint ne sérüljenek meg. Nincs bosszantóbb annál, mint amikor a múlt a jelenen keresztül szükségszerűen menetel a csodálatos jövő felé.

Ormos Mária ebben a művében is a többtényezős, árnyalt ábrázolásokhoz kívánt csatlakozni. Főszereplője nem egy minduntalan földön fetregő buta vadállat, akinek a sors kezdetben mindent megadott, hogy azután mindent megtagadjon tőle. Az elemzés pontosan követi személyiségének fejlődését és torzulásait, miközben felvillantja a háttér, Németország, és a világpolitika legfontosabb eseményeit is. Hangja tárgyilagos, stílusa kifogástalan. Csak indokolt esetben használ idegen szavakat, ami a szerző Nácizmus, fasizmus című kötetében még helyenként nem volt így. Az igazi tudásra jellemző módon nem akar minden problémát megoldani, lezárni, ennek ellenére a tisztázatlan kérdéseket is pontosan körüljárja. Nem retten vissza attól sem, hogy korábbi álláspontját – ha ezt újabb kutatási eredményei szükségessé teszik – módosítsa. Forrásait kritikusan, a

hermeneutika szabályainak megfelelően kezeli.

Adolf Hitler 1889. április 20-án született az osztrák Braunauban, egy olyan korban, amikor az európaiak többsége még hitt a megállíthatatlan fejlődésben. Noha gyermekkorában számos kudarc érte, különösen az oktatás területén, családi körülményeit nehéz lenne későbbi pályafutása meghatározó elemének tekinteni. A bécsi akadémia helyett így alkalmi munkákat vállalt, képeslapokat, kisebb képeket festett. A Monarchiában fenyegető hadkötelezettség elől Münchenbe szökött, amelynek levegője szinte megigézte (végre egy német város), hogy azután önkéntes világháborús szolgálatát egy pomerániai katonakórházban fejezze be. A háborús vereség sokkját követően nem zárható ki, hogy egy rövid ideig a szociáldemokráciához húzott, de hamarosan egész más irányba tájékozódott. 1919-ben belépett egy kicsi, jelentéktelen pártba. Az 1920-tól kezdve Nemzetszocialista Német Munkaspárt névre hallgató alakulat néhány év alatt jelentősen megváltozott. Hitler, aki egyelőre még csak kevesek számára ismeretes céljai elérése érdekében, a párton belül sem volt hajlandó senkivel sem osztozni a hatalomban, kiváló szervezőnek, zseniális szónoknak és jó taktikusnak bizonyult. Felismerte a tömegek politikai jelentőségét, és megnyerésük érdekében igyekezett minden modern, korábban többnyire a baloldal által használt módszert bevetni.

A sörpuccs mégis óriási kudarcot jelentett. Hitler egyik zseniális tulajdonsága azonban – ideologikus beállítottságánál fogva – éppen e tények átértelmezésében rejlett. Abban, hogy e kudarcokat is sikerként tudta feltüntetni és elfogadtatni. Abban, hogy környezetében mindig megtalálta a

felelősöket a sikertelenségekért. Így lett bűnbak a zsidó, a bolsevik, a néger, az ázsiai, a liberális, a kozmopolita, a plutokrata, a hadsereg, sőt maga a német nép is, amely az 1940-es évek elején már nem érdemelte meg zseniális vezetőjét... Közismert, hogy a „Mein Kampf” viszonylag pontos képet nyújt szerzője törekvéseiről. A történelem fajok harca, amelyben a népek között hierarchia dönt, faji alapú antiszemitizmus, agresszív külpolitika: a program néhány jellemző vonása.

1925 után már profi politikusként szervezi újjá pártját. A gazdasági válság, a hatalom megszerzése érdekében minden modern eszközzel rendelkező tömegpárt és Hitler személyes kvalitásai néhány hónap leforgása alatt gyökeresen átalakították a német politikai erőviszonyokat. Annak ellenére nem volt ellenfele, hogy 1931-ben már a jobboldallal való összefogás sem volt inye. A felelős politikai tényezők kancellári kinevezését követően még reménykedtek, de hamarosan a partvonalra (vagy attól is messze) kerültek. Hitler bárhol is tevékenykedett, a gyárak és a földek helyett az embereket akarta államosítani. Ahol hatalomra jutott: pártjában, Németországban, Európában, ott tömeggyilkosságok kísérték útját. Minden látszólag pontosan működött, noha a „fej”, a diktátor rendszertelenül dolgozott, az államigazgatási hatáskörök tisztázatlank voltak, 1938 után nem volt kormányülés, és így a nagy háborút egy gyorsan öregedő, remegő kezű, vegetáriánus ember irányította, szinte csillapíthatatlan vágyat táplálva a „sikerek” és az édességek iránt. Igen értékesek a mű azon megállapításai, amelyek az olaszországi illetve a sztálini rendszerrel kapcsolatos hitleri nézeteket ismertetik.

Helyzeénél fogva Hitler ásta meg a rendszer sírját is. Senkit sem túrt meg maga körül felelős pozícióban, aki képes volt önálló gondolkodásra. Ez pedig előbb-utóbb éreztette hatását a külpolitikától a

gazdaságpolitikán át egészen a hadseregig. 1942 őszére ez a folyamat már a hadseregben is befejeződött. A Franciaország elleni háború során még ötleteivel pozitív befolyást gyakorolt a németek szempontjából a hadieseményekre. Ezt követően azonban a minden talpalatnyi föld védelmének primitív koncepciójával, az erők szétforgácsolásával maga is hozzájárult a vereséghez. Mikor 1945. április 30-án meghalt, a világtörténelem egyik legzseniálisabb és leggátlástalanabb bűnözője esett le a huszadi század színpadáról. Személyiségének negatív vonásai: a gyűlölet, az erőszakra való hajlandóság, a gátlástalanság, a hazugság, a manipuláció stb. rendszerében hatványozottan kaptak helyet. Ha érdekei megkívták, gondolkozás nélkül összefogott az ázsiaiakkal vagy a bolsevikokkal. Mosolygós társasági embernek akarta láttatni magát, noha egyedül volt. Míg propagandagépezete népszerűségéről harsogott, addig élete vége felé egyre több merényletet kíséreltek meg ellene. Olyan pótolhatatlan, mindenhez értő vezető volt, aki a linzi reáliskolában annak idején nem tudta befejezni tanulmányait. Zseniálisan képviselt egy atavisztikus koncepciót (a földfoglalást), amelyhez embermilliók kiirtásán keresztül akart eljutni.

Ormos Mária Hitler életrajzában sikeresen valósította meg a maga elé tűzött feladatokat. Árnyalt, ugyanakkor az előképzettséggel nem rendelkezők számára is jól kivehető képet rajzolt a XX. századi történelem egyik legvitatottabb szerplőjéről. Anyagát mindvégig biztosan kezelve nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy Magyarországon is egy, a történeti valóságnak megfelelő Hitler-kép alakuljon ki az oktatásban és a köztudatban. Manapság, amikor hazánkban is nő az érdeklődés a történeti kérdések és események iránt, őszinte örömünkre szolgál, hogy a hozzáértők is hallatják hangjukat.

Zakar Péter

Magyar Zsidó Levéltári Repertórium

In: *Hungaria Judaica* sor.

Szerk.: Haraszti György

Budapest, MTA Judaisztikai Kutatócsoport
1993. 745.

Az igény arra, hogy a magyarországi zsidóság történetével kapcsolatos kútforrások és egyéb dokumentumok rendszerbe foglalva gyűjtessenek össze valamikor a múlt század elején jelent meg. Löw Lipót (1811–1877), mikor 1844-ben kivonatossan közzétette IV. Béla úgynevezett zsidó-privilégiumát (*Ben Chananja*, első füzet) úttörő munkába kezdett. Az ő nyomdokain haladt Bergl József (1799–1884) *Geschichte der ungarischen Juden* (Leipzig, 1879.), illetve *A magyarországi zsidók története, Legjobb kútfők után* (Kaposvár, 1879.) könyveivel, melyek mára inkább csak kutatástörténeti unikumot jelentenek. Kohn Sámuel (1841–1920) művében a magyar középkorral és a hazai zsidósággal kapcsolatos héber kútfők után a függelékben hatvannyolc nagyfontosságú dokumentumot is közölt az 1050 és 1526 közötti időszakból (Kohn Sámuel: *A zsidók története Magyarországon a legrégebb időktől 1526-ig* /Budapest, 1884./).

A zsidó vonatkozású dokumentumok gyűjtésében és kiadásában a múlt század végén induló *Magyar Zsidó Szemle* (Budapest, 1884–1948) valamint az *Izraelita Magyar Irodalmi Társulat Évkönyve* (Bp., 1895–1948) hoztak fordulatot. Ez a rendszeres összegyűjtés és értékelés a Magyar Zsidó Oklavlár köteteiben (I–XIII. köt., 1903–1980) nyert érvényt. Haraszti György, a repertórium szerkesztőjének célja, hogy áttekintést adjon mindazokról a dokumentumokról, a hazai levéltárakban és más közintézmények (kéz)irattáraiban, amely dokumentumokat vagy már maguk

az iratképző szervek, vagy utóbb az irat-őrző intézmények zsidó vonatkozásúnak (judaica) minősítettek, s jegyzékbe foglalták őket a hazai levéltárak 1945 után nyomtatásban megjelent anyagismertető segédletei vagy tájékoztatói. E céltól vezettetve csak a valamennyi kutató által hozzáférhető, nyilvános segédleteket dolgozta fel (a MOL segédletei közül például azokat, melyek az úgynevezett Nagy- illetve Kiskutatóban, a Filmkutatóban és a könyvtárban szabadpolcon találhatók).

Az anyaggyűjtés és feldolgozás során Haraszti megkülönbözteti egymástól az 1867/69. év (emancipációs törvény, a magyarországi zsidóság első egyetemes kongresszusa) előtti és utáni időszakot. Valóságban ez a szétválasztás nem ilyen egyértelmű, mert sokan a II. József rendeleteit követő állami beavatkozást vagy az 1825. utáni liberális reformokat, mások a negyvenes években kezdődő zsidó felvilágosodást (haszkala) tennék választóvonalnak.

A szerkesztéskor speciális problémát jelentett a zsidó levéltárak (Magyar Zsidó Levéltár, Zsidó Múzeum levéltári anyaga) valamint a vidéki hitközségek még meglevő irattárainak siralmas helyzete: feltáratlan-sága, rendezetlensége.

A repertórium felépítése a mai levéltári igazgatási rendszert tartja érvényben, tehát: általános levéltárak – országos és önkormányzati szaklevéltárak – intézetek levél és irattárai – könyvtárak kéziratirattárai – múzeumok kéziratirattárai.

A tervezett (már dolog alatt álló) II. és további kötetekben a történeti Magyarország utódállamainak, illetve más országok hasonló intézményeinek (Cionista Levéltár, Yadwa-Shem Irattár) iratait szándékoznak bemutatni.

Jancsák Csaba

Háború és 49 év béke

Háború és 49 év béke, a Top Gun testvér lapjának első száma idén áprilisban jelent meg. Ez a kiadvány az angol After the Battle című periodika mutációja, s első sorban a második világháború eseményeivel foglalkozik. 1994-ben szinte minden hónapban emlékezhettünk valamilyen fontos eseményre, az egykor volt csaták, hadműveletek 50. évfordulója kiváló alkalmat kínál az egyes lapszámok megszerkesztésére.

Az első évfolyam címlapsztorijaiból egy kis „étvágygerjesztő”: áprilisban Magyarország német megszállásával, s annak következményeivel foglalkoztak nagyobb terjedelemben. Májusban a Magyarország

feletti légiháború kezdetére és a Monte Cassinó-i csatára emlékeznek. Júniusban a teljes lapszámot az inváziónak, a partraszállásnak szentelik a szerkesztők. Kuriózumnak számító, Magyarországon még soha nem publikált fotókkal, dokumentumokkal. A mindenki számára könnyen emészthető, de tudományos értékű írásokkal készült lapot ajánlom mindenkinek. Úgy gondolom, hogy egyedülálló, a hazai sajtópalettáról eddig hiányzó lapot kap az olvasó a kezébe. Az új lap mottója: „Emlékeznünk kell, mert különben minden újra megtörténhet!”

B. I.

Michel Le Bris

Az aranyláz

James Wilson Marshall 1848. január 24-én Kaliforniában, az American folyócska partján, Colomnál, John Sutter fűrésztelepén aranyat talált. Egy korszakot és egyben egy népvándorlást indított el. San Francisco Colomtól olyan kétszáz kilométerre van, ekkor még kisváros. 1852-ben azonban már 250,000 ember nyüzsög itt, aranyra éhesen. A világ minden részéből jönnek: Kínából, Dél-Amerikából, Ausztráliából, Európából (főleg Franciaországból) és persze az Egyesült Államokból – a keleti partról. Kalifornia ekkor még nem is az USA része, nincs közigazgatás, nincs törvény: szabad a vásár. A világ egyik legveszélyesebb helye lesz a hajdan volt kisváros. A kezdeti „jósándékú” aranyásokat felváltják a mindenre elszánt bűnözők, a spekulánsok, a volt francia utópikus szocialisták és a volt negyvennyolcas forradalmárok.

A Park Kiadó gondozásában 1992-ben megjelent könyv adaptáció, vagyis az 1988-ban megjelent francia eredeti hű mása. Miért fontos ez? A képek miatt, a tipográfia, a szerkesztés miatt, vagyis azért, ahogy ez a könyv „kinéz”. Évekig nem láttunk, nem láthattunk ilyen könyveket, egész egyszerűen azért, mert a volt szocialista országokban ilyen könyvek nem jelenhettek meg. Azóta azért jobb a helyzet... Ezt a könyvet pedig valóban öröm kézbe venni. A téma persze önmagában is izgalmas, ehhez jön a néhol egyszerűen megdöbbentő képanyag. Az aranyásás történetét Kaliforniából elindulva Ausztrálián (Ballarat-vidék), Kanadán (Klondike-hágó) Dél-Afrikán (Crocodile Valley) és Szibérián át az Amazonasig (Serra Pelada) követhetjük nyomon. Serra Peladában 1980-ban találtak hihetetlen aranyeletet, azóta több

tízezer ember kutat a sárga fém után elképzelhetetlen körülmények között. A hegy oldaláról kiásott földet ugyanis még föl kell hordani vászonzsákokban a hegycsúcsra, hogy ott kimossák belőle az aranyat. 1985-ben az egész világot megrázták azok a dantei víziókra emlékeztető képek, amelyek a Serra Pelada meredélyén kapaszkodó húszezer (!) iszapszoborrá változott garimeirót mutatták...

Az aranyásás történetének legnagyobb szenzációját azonban tizenöt bányaász okozta San Franciscóban, 1897. július 14-én. Az „Excelsior” nevű hajóval érkeztek Kanadából, a Klondike hágóról. Kipakolták a pultra vászonzsákjaikat, olajoskannáikat, lekváros bödönjeiket. Tizenötüknél egy tonna arany volt. Kitört a második aranyláz San Franciscóban, csak most mindenki Kanada felé vette az útját.

A könyv egyszerre ad pontos statisztikákat (hol, mikor, kik, mennyi aranyat),

korrajzokat (hogyan éltek az aranyásók, milyen szenvedéseken mentek keresztül), és szubjektív visszaemlékezéseket, amelyek között ott egy rövid részlet Jack London Tüzes Napsugár című egényéből. Jack 1897-ben tért vissza a Klondike hágóról, zsebében négy és fél dollárral, a fejében viszont vagy tizenöt regény – ezekből sikerült meggazdagodnia.

Aki ezt a legendákkal, hősökkel és nyomorúsággal teli kort bármilyen szinten és célból tanulmányozni akarja, az mindenképp vegye kézbe Le Bris könyvét. Kézbe vétel után már „sínen van”, ugyanis letenni nagyon nehéz lesz. Komolyra fordítva a szót: a gazdag képanyag és az igényes külső ne tévesszen meg senkit, ez egy igazi szakkönyv, ezt igazolja a hátul található bibliográfia is.

Hevesi István

Számunk szerzői

Basa István, hallgató (JGyTF);

Farkas István;

Galgóczi László dr., nyelvtörténész, (JGyTF);

Hevesi István, hallgató (JGyTF);

Jancsák Csaba, hallgató (JGyTF);

Kákonyi Gellért, hallgató (JGyTF);

Kósa Kinga, hallgató (JGyTF);

Lázár Adrienn, hallgató (JGyTF);

Majzik Andrea, hallgató (JGyTF);

Nagy Tamás, főiskolai szintű tanár,
egyetemi hallgató (JATE);

Szegfű László dr., történész, tanszékvezető
főiskolai tanár (JGyTF);

Tóth Andrea, hallgató (JGyTF);

Virágos Gábor, hallgató (ELTE BTK, Budapest);

Zakar Péter, történész (JGyTF);

BELVEDERE

A JGYTF TÖRTÉNE SZHALLGATÓINAK LAPJA

Főszerkesztő: NAGY TAMÁS

Szerkesztők: FARKAS ISTVÁN, HEVESI ISTVÁN, JANC SÁK CSABA

Alapította: ANNUS GÁBOR

Kiadja a JGYTF Történettudományi Tanszéke.

Felelős kiadó: dr. Szegfű László.

A szerkesztőség címe: 6724 Szeged, Hattyas sor.

Megjelenik tavasszal: február-március és április-május;
ősszel: szeptember-október, november-december hónapokban.

A főiskola Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák előadásai

a **BELVEDERE** Kiskönyvtár
sorozatban jelennek meg.

A lap közöl: tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket
és kritikákat a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.

A **BELVEDERE** munkatársai a szerkesztőségi esteken
(minden páros héten kedd este 8 órakor a Mojo Klubban)
várják az írásukat megjelentetni szándékozó leendő kollégákat.

Hibaigazítás

Lapunk előző számában az utolsó oldalon a képaláírás fölött nem az odavaló képet közöltük. Helyesen:



István! Nagyon hiányzol.

Csaba, Charlie, Bali, Árpi
(Egy felhőtlen hétfő Bécsben, 1992 októberében.)

A képen: Farkas István, Jancsák Csaba és Nagy Tamás)



A tévedésből az utolsó oldalra helyezett kép a tokaji vasútállomáson készült 1993 augusztusában, és valódi helye a Várak a Zemplénben című cikk utolsó, 30. oldalán lett volna.

A hibákért ezúton kérjük olvasóink elnézését.

Corrigenda

A Belvedere Meridionale 94/VI. 3-4. számának nyomdából kikerült első példányaiban néhány, a szöveg értelmét zavaró, sajtóhibát találtunk.

1. az *In memoriam Benda Kálmán* című nekrológ utolsó sora helyesen: **Sit tibi terra levis.**
2. a *Hajdani vármegyéink: Vas* című ismertetésben a 11. oldalon, a jobb hasábon: **A kegyetlen pusztítás az Árpádok kihalta után tetőpontjára hágott.**
3. a *Trianon és a magyar vasút* című referátumban a 22. oldalon a táblázatban: **Személy-, poggyász-, teherkocsi (db)**
4. *A magyar vasúti hídépítés...* című cikkben a 24. oldalon: **Az 1858-ban épült híd egy angol légitámadás után...**
5. a *Merénylet* című cikkben a 34. oldalon: **Fialovits Béla, ... akkor az Északi Fűtőház főnöke...**
6. a *MÁV Vontatójármű Album* recenziójában a 40. oldalon: **M 62:** (beceneve:) **Szergej**
7. A *Kizil Elina - A török kori Eger városképe* című referátumban az 56. oldalon a képaláírás helyes évszáma: **1687**

A hibákért kedves olvasóink elnézését és megértését kérjük.

